

Brüssel, 17. detsember 2021
(OR. en)

15109/21

Institutsioonidevaheline
dokument:
2021/0420(COD)

TRANS 760
CODEC 1669
IA 210

ETTEPANEK

Saatja:	Euroopa Komisjoni peasekretär, allkirjastanud Martine DEPREZ, direktor
Kättesaamise kuupäev:	15. detsember 2021
Saaja:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Euroopa Liidu Nõukogu peasekretär
Komisjoni dok nr:	COM(2021) 812 final
Teema:	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) nr 1315/2013

Käesolevaga edastatakse delegatsioonidele dokument COM(2021) 812 final.

Lisatud: COM(2021) 812 final



EUROOPA
KOMISJON

Strasbourg, 14.12.2021
COM(2021) 812 final

2021/0420 (COD)

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) nr 1315/2013**

(EMPs kohaldatav tekst)

{SEC(2021) 435 final} - {SWD(2021) 471 final} - {SWD(2021) 472 final} -
{SWD(2021) 473 final}

SELETUSKIRI

1. ETTEPANEKU TAUST

• Ettepaneku põhjused ja eesmärgid

Käesolev seadusandlik ettepanek muuta määrust (EL) nr 1315/2013 üleeuroopalise transpordivõrgu (TEN-T) arendamist käsitlevate liidu suuniste kohta on Euroopa rohelise kokkuleppe ning säästva ja aruka liikuvuse strateegia üks põhimeetmeid. TEN-T määruse eesmärk on luua tõhus kogu ELi hõlmav mitmeliigiline raudteede, siseveeteede, lähimereveeteede ja maanteede võrk, mis ühendab linnatranspordisõlmi, mere- ja siseveesadamaid, lennujaamu ja terminale kõikjal ELis. Muutmisega lahendatavateks probleemideks on ebapiisavad ja/või mittetäielikud TEN-T taristu standardid ning asjaolu, et TEN-T taristusse ei ole integreeritud alternatiivkütuste taristu standardid; sellel on negatiivne mõju kliimale ja keskkonnale. Teiseks esinevad TEN-T võrgus läbilaskevõime kitsaskohad ja võrk ei hõlma piisavalt kõiki piirkondi, mis takistab mitmeliigilist transporti. Kolmandaks tuleb suurendada TEN-T taristu ohutust ja usaldusväärsust. Ka juhtimisvahendid on uute vajaduste rahuldamiseks ebapiisavad ning TEN-T võrgu ülesehitus vajab läbivaatamist, et suurendada sidusust teiste poliitikavaldkondadega.

TEN-T muutmisega on seega kavas saavutada neli peamist eesmärki. Esimene eesmärk on muuta transport keskkonnahoidlikumaks, tagades asjakohase taristubaasi, et leevendada ummikuid ja vähendada kasvuhoonegaaside (KHG) heidet ning õhu- ja veereostust, ning muutes kõik transpordiliigid tõhusamaks ja võimaldades suurendada transportimist säästvamate transpordiliikide abil. Täpsemalt on eesmärk hõlbustada raudtee-, sisevee- ja lähimerevedude osakaalu suurendamist, et transpordiliikide koosseis transpordisüsteemis oleks kestlikum ja et seeläbi vähendada transpordisüsteemi negatiivset välismõju. Teine eesmärk on hõlbustada sujuvat ja tõhusat transporti, edendada mitmeliigilist transporti ja TEN-T transpordiliikide koostalitlusvõimet ning integreerida linnatranspordisõlmed paremini võrku. Kitsaskohtade ja puuduvate ühenduste kõrvaldamine ning mitmeliigilise transpordi ja koostalitlusvõime parandamine Euroopa transpordisüsteemis aitab kaasa siseturu väljakujundamisele. Kolmas eesmärk on suurendada TEN-T vastupidavust kliimamuutustele ja muudele looduslikele ohtudele või inimtegevusest tingitud katastroofidele. Selleks et kaitsta avaliku sektori investeeringuid ja tagada nende jätkuv kasutatavus uutes kliimatingimustes, peab TEN-T olema kliimamuutuste võimalike kahjulike mõjude suhtes vastupidav; samuti tuleks toetada kliimanetraalsust, integreerides kasvuhoonegaaside heite kulud kulude-tulude analüüsi. Lisaks peetakse muutmisel silmas TEN-T juhtimisvahendite tõhususe parandamist, aruandlus- ja järelevalvevahendite tõhustamist ning TEN-T võrgu ülesehituse läbivaatamist.

Muudetud TEN-T poliitika alusel peaksime püüdma luua 2050. aastaks usaldusväärse, sujuva ja kvaliteetse üleeuroopalise transpordivõrgu, mis tagab kogu Euroopa Liidus kestliku ühenduvuse ilma füüsiliste lünkade, kitsaskohtade ja puuduvate ühendusteta. See võrk aitab kaasa siseturu heale toimimisele, ELi territooriumi majanduslikule, sotsiaalsele ja territoriaalsele ühtekuuluvusele ning Euroopa rohelise kokkuleppe eesmärkide saavutamisele. Võrku tuleks arendada järk-järgult, seades vahetähtajad 2030. ja 2040. aastaks.

Käesolev algatus on osa komisjoni 2021. aasta tööprogrammist ja on esitatud tööprogrammi I lisas (uued algatused).

- **Kooskõla poliitikavaldkonnas praegu kehtivate õigusnormidega**

TEN-T määrus kui ELi transporditaristu poliitika peamine samm toimib võimaldava õigusaktina, ent sõltub ka seda täiendavast poliitikast. TEN-T määrukses sätestatud standardid ja nõuded on otseselt seotud teiste transpordisektorite/-valdkondade asjakohaste eesmärkide ja vajadustega ning seega muude valdkondlikumate õigusaktidega. See tähendab näiteks, et sujuva piiriülese transpordi ja liikuvuse tagamiseks peab TEN-T raudteetaristu vastama koostalitlusvõimet käsitlevatele õigusaktidele, mis on kehtestatud raudteepoliitika raames. Samamoodi tuleb TEN-T maanteetaristu puhul järgida ELi liiklusohutust käsitlevaid õigusakte. Valdkondliku poliitika rakendamiseks on omakorda vaja tugevat TEN-T määruuse raamistikku, sest TEN-T tagab taristuvõrgu muude valdkondlike meetmete või muude õigusaktide rakendamiseks, millest mõningaid kohaldatakse siiski väljaspool TEN-T võrku.

TEN-T määruuse tulemuslikkus näiteks selliste näitajate osas nagu transpordiliikide osakaalud, parem teenusekvaliteet ning laadimis- ja tankimistaristu kasutuselevõtt, sõltub kooskõlastatud jõupingutustest seotud poliitikavaldkondades. See puudutab eelkõige koostoimet TEN-T ja alternatiivkütuste taristu kasutuselevõtu (alternatiivkütuste taristu kasutuselevõtu määruuse ettepanek) ning TEN-T ja intelligentsete transpordisüsteemide kasutuselevõtu vahel, kuna tegemist on olemuslikult vastastikku sõltuvate valdkondadega. Näiteks reguleerib alternatiivkütuste taristu kasutuselevõtu määruus laadimis- ja tankimispunktide rajamist TEN-Ts, samas kui TEN-T määruusega luuakse taristubaas nende laialdaseks kasutuselevõtuks Euroopa võrgus. Samamoodi reguleerib intelligentseid transpordisüsteeme käsitlev õigusakt TEN-T võrgu raames intelligentsete transpordisüsteemide kasutuselevõttu osana laiemast meetmepaketist. Nii alternatiivkütuste taristu kasutuselevõtu määruus kui ka intelligentseid transpordisüsteeme käsitlev õigusakt vajavad nende rakendamiseks TEN-T määratlust (s.t geograafilist kohaldamisala), mis on esitatud TEN-T määruuses sisalduvatel kaartidel. Need kaalutlused kehtivad ka muude algatuste puhul, mis on osa säästva ja aruka liikuvuse strateegia tegevuskavast, nagu raudtee-kaubaveokoridoride määruuse muutmise, linnalise liikumiskeskonna paketi muutmise ja Euroopa integreeritud siseveetranspordi tegevusprogrammi (NAIADES) III tegevuskava. TEN-T määruuses määratletakse Euroopa transpordikoridorid, mis asendavad raudtee-kaubaveokoridorid ja põhivõrgukoridorid. See tagab võrgu arendamisel sidususe ning aitab luua sünergiat võrgu taristu ja käitamise aspektide vahel.

- **Kooskõla muude liidu tegevuspõhimõtetega**

Euroopa roheline kokkulepega, mille Euroopa Komisjon võttis vastu 2019. aasta detsembris, seati kliimameetmed kesksele kohale ja kehtestati 2050. aastaks ELi kliimaneutraalsuse eesmärk. Transpordi valdkonnas kutsutakse Euroopa rohelises kokkuleppes üles vähendama transpordist tulenevat kasvuhoonegaaside heidet 90 % ja samal ajal tegema tööd nullsaaste eesmärgi saavutamise nimel, et ELi majandus muutuks 2050. aastaks kliimaneutraalseks.

Lisaks on TEN-T tihedalt seotud üleeuroopaliste võrkude poliitikaga energeetika ja telekommunikatsiooni valdkonnas ning õigusaktides on kehtestatud sätted nende kolme poliitikavaldkonna koostoime ärakasutamiseks. Samuti on TEN-T tihedalt seotud merenduspoliitikaga, kuna meretransport on üks peamisi säästva sinise majanduse sektoreid¹.

Liidu rahaliste vahendite ja rahastamise osas on TEN-T määruus otseselt seotud Euroopa ühendamise rahastu määruusega, kuna selles on määratletud Euroopa ühendamise rahastu raames rahastamiskõlblikud ühishuviprojektid. Lisaks rahastatakse TEN-T taristut suures osas

¹ Teatis uue lähenemisviisi kohta säästva sinise majanduse arendamiseks Euroopa Liidus (COM(2021) 240).

Euroopa struktuuri- ja investeerimisfondidest ning viimasel ajal ka taaste- ja vastupidavusrahastust. Peale selle on TEN-T täielikult kooskõlas ELi keskkonna- ja kliimapoliitikaga, nagu elurikkuse strateegia ja elurikkust käsitlevad õigusaktid, sealhulgas veepoliitika raamdirektiiv, linnudirektiiv ja elupaikade direktiiv, ning kliimamuutustega kohanemist käsitleva ELi strateegiaga².

2. ÕIGUSLIK ALUS, SUBSIDIAARSUS JA PROPORTSIONAALSUS

• Õiguslik alus

Euroopa Liidu toimimise lepinguga (ELi toimimise leping) (artiklid 170–172) nähakse ette üleeuroopaliste võrkude rajamine ja arendamine transpordi, telekommunikatsiooni ja energiataristu valdkonnas³. Liidu eesmärk on edendada liikmesriikide transpordivõrkude vastastikust seotust ja koostalitlusvõimet ning juurdepääsu sellistele võrkudele. Seejuures tuleb eelkõige võtta arvesse vajadust ühendada saared ning raskesti ligipääsetavad ja perifeersed piirkonnad liidu keskpriirkondadega (ELi toimimise lepingu artikkel 170). Selleks peab liit kehtestama suunised, mis hõlmavad üleeuroopaliste võrkude valdkonnas kavandatud eesmärke, prioriteete ja üldmeetmeid. Neis suunistes tuleb määrata kindlaks ühist huvi pakkuvad projektid. Samuti peab liit rakendama meetmeid, mis võivad osutada vajalikuks võrkude koostalitlusvõime tagamiseks, eelkõige tehnilise standardimise valdkonnas, ning ta võib toetada liikmesriikide rahastatavaid ühishuviprojekte. Lisaks võib liit artikli 177 kohaselt loodud Ühtekuuluvusfondi kaudu toetada liikmesriikides transporditaristu valdkonna eriprojekte. Võrkude koostalitlusvõime tagamiseks on samuti ette nähtud koostöö kolmandate riikidega (ELi toimimise lepingu artikkel 171).

• Subsidiaarsus (ainupädevusse mittekuuluva valdkonna puhul)

ELi toimimise lepingu kohaselt peavad üleeuroopalised võrgud võimaldama liidu kodanikel, majandustegevuses osalejatel ja piirkondlikel kogukondadel saada täit kasu sisepiirideta alast. Samuti tuleb nende puhul võtta arvesse 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 piiriülesele Euroopa võrgusüsteemile. Ilmselt ei saa sellist üleeuroopalist võrku luua ainult üks liikmesriik. Kui liikmesriigid arendaksid taristut üksinda, kaaluksid riiklikud huvid sageli üles Euroopa huvid. Seetõttu jääks Euroopa säästvast ja kvaliteetsest transpordivõrgust saadav kasu saamata. Sellisel juhul ei pöörataks tõenäoliselt piisavalt palju tähelepanu ka piiriülesele ühenduvusele ja koostalitlusvõimele, sest liikmesriigid peavad enamasti olulisemaks riigisiseseid ühendusi, ehkki kogu võrgu eeliste ärakasutamiseks ja ummikuid põhjustavate kitsaskohtade kõrvaldamiseks on oluline rakendada piiriüleseid projekte. Sellega kaasneks kogu Euroopat hõlmava sujuva reisiühenduse puudumise oht ja see põhjustaks ka võimalikke ebakõlasid riiklike planeerimisviiside vahel. Eri ELi liikmesriikide erinevad standardid ja koostalitlusvõime nõuded takistaksid sujuvaid transpordivõoge kogu ELis ja suurendaksid transpordikasutajate kulusid. Kokkuvõttes on sujuval füüsiliste lünkadeta üleeuroopalisel transpordivõrgul, millesse on integreeritud arukad ja uuenduslikud lahendused, keskne tähtsus siseturu toimimise hõlbustamisel, ühtekuuluvuse suurendamisel ja Euroopa rohelise kokkuleppe eesmärkide saavutamisel.

² Kliimamuutuste suhtes vastupanuvõimelise Euroopa kujundamine – ELi uus kliimamuutustega kohanemise strateegia (COM(2021) 82 final).

³ Euroopa Liidu toimimise lepingu XVI jaotis „Üleeuroopalised võrgud“ (artiklid 170–172).

Alates TEN-T poliitika kehtestamisest ELi poliitikana 1993. aastal on liikmesriigid, piirkonnad, linnad ja sektori sidusrühmad alati kindlalt jaatanud TEN-T poliitika lisaväärtust. TEN-T võrgu Euroopa lisaväärtus oli ka kehtiva TEN-T määruse hindamise üks peamisi järeldusi. Jõupingutuste suunamist ühise üleeuroopalise transpordivõrgu loomisele on tõepoolest selgelt tunnistanud sihina, millest saadav kasu on eraldiseisvate riiklike meetmete eelistega võrreldes suurem. TEN-T selge ja laialdaselt tunnustatud lisaväärtus seisneb selles, et see tagab kogu ELis ühise ja sidusa aluse ühishuviprojektide kindlaksmääramiseks ning nende põhjal paljude osalejate planeerimis- ja rakendamistoimingute koordineerimiseks.

See kehtib ka linnatranspordisõlmede mõõtme kohta, kuna oluline on, et linnaliiklus oleks hästi seotud piirkondadevahelise ja rahvusvahelise liiklusega. TEN-T osaks olevate linnatranspordisõlmede roll ulatub kohalikust tasandist kaugemale, kuna transport üleeuroopalises transpordivõrgus algab ja/või lõpeb sellistes transpordisõlmedes või läbib neid ning seetõttu on kitsaskohtade vältimiseks vajalik tegevuse hea koordineerimine eri tasandite vahel.

Linnaline liikuvus kuulub aga nüüd ja edaspidi siiski peamiselt liikmesriikide (kohalike omavalitsuste) pädevusse. ELi meetmed peaksid piirduma linnalise liikuvuse nende aspektidega, mis on seotud piirkondadevahelise ja rahvusvahelise liiklusega. See hõlmab ka taristu hooldust: kuigi taristu hooldus on nüüd ja edaspidi ennekõike liikmesriikide ülesanne, on oluline TEN-T määruse miinimumeeskirjadega tagada, et TEN-T pakuks kodanikele ja ettevõtjatele jätkuvalt kvaliteetseid teenuseid.

- **Proportsionaalsus**

Nagu on üksikasjalikult kirjeldatud käesolevale ettepanekule lisatud mõjuhinnangu 7. peatükis, ei lähe ükski poliitikavariant kaugemale sellest, mis on vajalik üldiste poliitikaeesmärkide saavutamiseks. Kavandatud sekkumisega stimuleeritakse transpordimahtude üleminekut säästvamatele transpordiliikidele, mis on vajalik selleks, et saavutada 2030. aastaks seatud kõrgem kliimaeesmärk ja 2050. aastaks seatud kliimanetraalsuse üldeesmärk. Poliitikavariantide kavandamisel peeti silmas sidusa poliitikaraamistiku ning ladusalt toimiva ja kõrgetasemelise transpordivõrgu loomist, mis on aluseks muude valdkondlike poliitikaeesmärkide saavutamisele. Nende eesmärk on vältida ebaproportsionaalset mõju avaliku sektori asutustele, taristuettevõtjatele ja liikuvusteenuste osutajatele; selleks tuginetakse väljakujunenud juhtimissüsteemile ja arendatakse seda edasi. See leidis täielikult kinnitust määruse (EL) nr 1315/2013 hindamisel ja kõnealuse määruse muutmise mõjuhinnangu aluseks olevas lähteolukorra analüüsis. Seega on need proportsionaalsuse põhimõttega täiel määral kooskõlas.

- **Vahendi valik**

Kuna tegemist on ettepanekuga muuta kehtivat määrust, näib olevat õiguspärane 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)⁴ jõuti järeldusele, et see annab kõigile asjaomastele osalistele (liikmesriigid, piirkonnad, linnad, transpordisektor, kõigi transpordiliikide taristuettevõtjad, kasutajad) ühise poliitikaraamistiku, mis võimaldab järkjärgult välja kujundada Euroopa transporditaristu ühise sidusa võrgu. Seega lisab see siseriiklikule taristu planeerimisele Euroopa perspektiivi ning võtab arvesse vajadusi ja eeliseid, mis lähevad üksikute riikide lähenemisviisidest kaugemale. Hindamisel järeldati siiski ka, et uute poliitiliste eesmärkide saavutamiseks tuleb jõupingutusi suurendada. Pärast TEN-T määruse kehtestamist 2013. aastal on poliitiline kontekst märkimisväärselt muutunud, eelkõige seoses Euroopa rohelise kokkuleppe, säästva ja aruka liikuvuse strateegia ning nullsaaste tegevuskava vastuvõtmisega. Alljärgnevalt on esitatud seosed järelhindamise järelduste (sealhulgas tuvastatud puuduste) ja käesoleva ettepaneku vahel.

Järelhindamise peamised järeldused	Ettepanek
Järeldused asjakohasuse kohta	
TEN-T määruse kõik neli erieesmärki on endiselt asjakohased, võrdselt olulised ja üksteist täiendavad.	Ettepaneku kohaselt jäävad määruse erieesmärgid samaks ja neid arendatakse edasi.
Ülesehitus ning 2030. ja 2050. aasta valmimistähtajad on tõestanud oma asjakohasust.	Ettepaneku kohaselt jäävad võrgu ülesehitus ja valmimistähtajad üldjoontes samaks, kuid lisatakse uus vahetähtaeg (2040), et tagada etapiviisiline liikumine 2050. aasta eesmärgi poole.
Erieesmärkide puhul, mis seisnevad taristu töhusas arendamises siseturu toimimise hõlbustamiseks ning sotsiaalse, majandusliku ja territoriaalse ühtekuuluvuse tagamises, on tungivalt vajalik TEN-T taristu kvaliteeti parandavate nõuetega edasi liikuda.	Ettepaneku eesmärk on tõsta TEN-T kvaliteeti ja tagada, et see kvaliteet püsiks taristu kogu kasutusea jooksul. Kehtestatakse täiendavad meetmed võrgu koostalitlusvõime ja juurdepääsetavuse parandamiseks.
Säästvuse erieesmärgi puhul tuleb asjakohasust parandada, et võimaldada CO ₂ heite vähendamist kooskõlas Euroopa rohelise kokkuleppe eesmärgiga. Transpordisektori heitkoguseid ei saa 2050. aastaks vähendada 90 % ilma korraliku üleeuroopalise transpordivõrguta, mis võimaldaks kasutada keskkonnahoidlikumat transporti.	Ettepanekuga tugevdatakse nõudeid kooskõlas vajaliku panusega Euroopa rohelise kokkuleppe eesmärkide saavutamisse kõigi transpordiliikide puhul.
Kasutajate kasu suurendamise erieesmärgi puhul tuleks TEN-T määrust edasi arendada, et tugevdada projektide kindlaksmääramist, kombineerimist ja rakendamist, pidades silmas kasutajatele osutatavat integreeritud uksest ukseni teenust. Praegune vähene asjakohasus näib olevat eriti ilmne reisijateveo sektoris.	Ettepanekus määratakse kindlaks meetmed TEN-T teenuste ja kasutajate mõõtme tugevdamiseks, eelkõige seoses reisijateveoga.
Tugevdada võiks põhi- ja üldvõrgu vastastikust täiendavust, et täita senised juurdepääsetavuse ja ühenduvuse lüngad ning tagada uute taristu kvaliteediparameetrite võimalikult laiialdane ja mõjusaim katvus.	Ettepanekus määratakse kindlaks meetmed, mille eesmärk on kummagi võrgukihi (üld- ja põhivõrk) suhtes kohaldatavate standardite ja nõuete ühtlustamine sellistes valdkondades

⁴ Määruse (EL) nr 1315/2013 (üleeuroopalise transpordivõrgu arendamist käsitlevate liidu suuniste kohta) hindamine, SWD(2021) 117 final, 26. mai 2021.

Järelhindamise peamised järeldused	Ettepanek
	nagu raudteetaristu, alternatiivkütused ja linnatranspordisõlmed.
Järeldused tulemuslikkuse kohta	
TEN-T määrus on üldiselt olnud väga tulemuslik, võimaldades ühte üleeuroopalise poliitikaraamistiku alusel määrata kindlaks tuhandeid projekte.	Ettepanekus säilitatakse võrguga seotud projektide kindlaksmääramise raamistik.
Siiski esineb paljude projektide puhul endiselt probleeme viivitustega, mis on tingitud keerukatest ettevalmistavatest menetlustest, lahknevustest kokkulepitud Euroopa eesmärkide ning riiklike taristute ja investeeringute kavandamise vahel või ELi tasandi piiratud juhtimisvahenditest.	Ettepanekus määratakse kindlaks meetmed, millega tagatakse riiklike huvide ja kohustuste kooskõla TEN-T eesmärkidega, järgides samal ajal subsidiaarsuse põhimõtet ⁵ .
TEN-T rakendamist võiks veelgi tõhustada, pidades eelkõige silmas uusi väljakutseid ja eesmärke (CO ₂ heite vähendamine, digitaliseerimine ja ettenägematute kriisilukordade ohu suurenemine).	Ettepanekus määratakse kindlaks meetmed, millega tugevdatakse veelgi olemasolevaid ELi vahendeid (nt põhivõrgukoridorid, tööplaanid, komisjoni rakendusotsused). Lisaks määratakse kindlaks meetmed võrgu vastupidavuse parandamiseks.
Põhivõrgukoridoride vahend, sealhulgas Euroopa koordinaatorid, on osutunud väga asjakohaseks ja tulemuslikuks.	Ettepanekuga arendatakse edasi ja laiendatakse koridori kontseptsiooni ning tugevdatakse Euroopa koordinaatorite rolli.
Järeldused tõhususe kohta	
TEN-T määruuses sätestatud aruandlus- ja järelevalvekohustusi on võimalik teataval määral tõhustada ja tugevdada.	Ettepanekus määratakse kindlaks meetmed, millega tõhustatakse järelevalvet ja hõlbustatakse aruandlust.
Põhivõrgukoridoride ja raudtee-kaubaveokoridoride koordineerimine on toonud kaasa mõningase tõhususe suurenemise, kuid investeeringute kavandamise ja projektide kindlaksmääramise mõttes on nende kahe vahendi paremal koordineerimisel veel kasutamata potentsiaali.	Ettepanekuga tagatakse mõlemat liiki koridoride geograafiline koondamine Euroopa transpordikoridoridesse ja tugevdatakse veelgi nende kahe vahendi koordineerimist.
Järeldused sidususe ja kooskõla kohta	
Euroopa roheline kokkuleppe eesmärkide saavutamiseks on vaja, et TEN-T taristu oleks täielikult kooskõlas õigusnormidega, mis tulenevad muudest poliitikaalgatustest alternatiivkütuste, algatuse „FuelEU Maritime“ ja algatuse „ReFuelEU Aviation“ valdkonnas.	Ettepanekuga tagatakse täielik kooskõla muude poliitikaalgatustega, mis on seotud alternatiivkütustega.
Vaja on suurendada sidusust väljakutsetega, mis on seotud digiülemineku ja muude uute tehnoloogiliste lahendustega.	Ettepanekuga tagatakse täielik kooskõla muude poliitikaalgatustega, mis on seotud intelligentsete transpordisüsteemidega.
Järeldused Euroopa lisaväärtuse kohta	
Liikmesriigid, piirkonnad, linnad ja sektori sidusrühmad on TEN-T poliitika üldist lisaväärtust alati kindlalt jaatanud. TEN-T poliitika pakub üha suuremat huvi ka väljaspool ELi, eelkõige naaberriikides, aga ka muudes maailma piirkondades, näiteks seoses maismaatranspordiühenduste pikendamisega Aasiasse.	Lähenemisviis kolmandate riikide ja naaberriikide kaasamisele jääb samaks. ELi visiooni seoses TEN-T pikendamisega kolmandatesse riikidesse käsitletakse komisjoni eraldi teatises.

⁵ Keerukate ja pikkade ettevalmistavate menetluste küsimust käsitletakse ka Euroopa Parlamendi ja nõukogu 7. juuli 2021. aasta direktiivis (EL) 2021/1187, millega tõhustatakse üleeuroopalise transpordivõrgu (TEN-T) väljaarendamise edendamiseks võetavaid meetmeid.

Järeldamine peamised järeldused	Ettepanek
Asjaolu, et TEN-T tagab kogu ELis ühise ja sidusa aluse ühishuviprojektide kindlaksmääramiseks ning nende põhjal paljude osalejate planeerimis- ja rakendamistoimingute koordineerimiseks, on selge ja laialdaselt tunnustatud eelis ning see ei oleks olnud võimalik ilma määruseta (EL) nr 1315/2013.	Ettepanekus säilitatakse TEN-T võrgu koordineeritud planeerimise ja rakendamise raamistik ning arendatakse seda edasi.

- Konsulteerimine sidusrühmadega**

Hindamisetaapis toimusid järgmised konsultatsioonid sidusrühmadega.

Avalik konsultatsioon: ametliku muutmisprotsessi esimese etapina korraldas komisjon 24. aprillist kuni 17. juulini 2019 avaliku konsultatsiooni. Küsimustik oli kättesaadav kõigis ELi ametlikes keeltes. Konsultatsiooni käigus saadi rohkem kui 600 vastust paljudelt sidusrühmadelt, sealhulgas avaliku sektori asutustelt (rahvusvahelisest kohaliku tasandini), taristuettevõtjatelt, ärilise transpordi kasutajatelt, kodanikuühiskonnalt ja kodanikelt. Rohkem kui 150 sidusrühma, sealhulgas mitmed liikmesriigid ja olulised Euroopa assotsiatsioonid, kasutasid juba seda esimest etappi selleks, et esitada seisukohavõtted, milles toodi esile poliitika tugevad ja nõrgad küljed ning eelkõige sellega seotud edaspidised võimalused ja vajadused. Avaliku konsultatsiooni tulemusi analüüsiti ja võeti arvesse üldises hindamisprotsessis.

Suunatud konsultatsioonid sidusrühmadega: konsultandi kavandatud lähenemisviis ekspertidest sidusrühmadega konsulteerimiseks hõlmas kolme põhielementi: veebiküsitlused, vestlused ja juhtumiuuringud erilise tähtsusega küsimustes. Suunatud konsultatsioonide eesmärk oli koguda andmeid konkreetsetelt sidusrühmadelt kohalikul, riiklikul ja ELi tasandil. Üldiselt osutasid sidusrühmade arvamused väga ühtsetele arusaamadele ja eri sidusrühmade seisukohtade vahel ei ilmnunud märkimisväärsed lahknevusi, välja arvatud hindamisel esile toodud juhtudel.

Veebiküsitlused: ajavahemikul 20. jaanuarist kuni 16. märtsini 2020 korraldati küsitlused, et koguda andmeid sidusrühmade arusaamade ja kogemuste kohta seoses TEN-T määruse, selle rakendamise ja seniste tulemustega ning saada teada, mida sidusrühmad arvavad soovitude kohta ELi poliitika edasiseks arendamiseks kõnealuses valdkonnas. Veebiküsitluste jaoks võeti ühendust enam kui 2 000 sidusrühmaga, kes on kõnealuses valdkonnas asjatundjad. Kokku saadi 198 arvessevõetavat vastust.

Vestlused: kokku vesteldi 44 sidusrühmaga, kes moodustasid läbilõike küsitluses osalenutest ja asjaomaste sidusrühmade esindajatest. Poolstruktureeritud vestluste peamine eesmärk oli saada põhjalik ülevaade TEN-T määruse rakendamise, saavutatud edusammude ja edutegurite/probleemide kohta eri sidusrühmade vaatenurgast. Üldised vestlused täiendasid dokumentide analüüsi, avalikku konsultatsiooni ja üldist küsitlust, võimaldades selgitada saadud kvantitatiivseid andmeid ja täita lünki, toetada temaatilisi juhtumiuuringuid ning täpsustada olulisi küsimusi, mille puhul muudest allikatest saadud andmed olid ebaselged või vajasisid täiendavat selgitamist.

Juhtumiuuringud: lisaks TEN-T määruse üldisele hindamisele viidi läbi üheksa temaatilist juhtumiuuringut valitud TEN-T poliitikavaldkondade kohta. Need tehti valdkondades, kus komisjoni töö TEN-T määruse rakendamise etapis on andnud tõendeid vähesese asjakohasuse kohta, võttes arvesse nii viimaste aastate arengusuundumusi kui ka prognoositavat tulevast

arengut. Töötati välja ja korraldati kolm veebiseminari sidusrühmadega, kelle hulka kuulusid ELi ametnikud, transpordivaldkonna sidusrühmad ja sotsiaalpartnerid, et kinnitada linnalise liikuvuse, (digiülemineku ja) innovatsiooni ja uute tehnoloogiliste lahendustega seotud juhtumiuuringute tulemusi ning arutada järeldusi ja soovitusi.

Mõju hindamise etapis toimusid alljärgnevalt kirjeldatud konsultatsioonid sidusrühmadega.

Mõju hindamise etapis korraldati **täiendav avalik konsultatsioon**. See toimus ajavahemikul 10. veebruarist kuni 5. maini 2021 EU Survey veebisaidil. Konsultatsioon jagunes viieks osaks ning algas üldise küsimusega määruse kohta, millele järgnesid küsimused muudetud määrusega kehtestatavate võimalike täiendavate meetmete kohta ja muudetud määruse võimaliku fookuse kohta. Konsultatsiooni käigus saadi kokku 496 vastust. Peamised käsitletud küsimused olid järgmised:

- meetmed, mis võimaldavad vähendada transpordisüsteemi CO₂ heidet ja õhusaasteainete heidet;
- taristu kvaliteedi ja vastupidavusega seotud meetmed;
- innovatsiooni, digitaliseerimise ja automatiseerimisega seotud meetmed ning
- poliitikavariantide võimalikud sihtvaldkonnad.

Ettepaneku väljatöötamisel arvestati kõikide sidusrühmade seisukohti. Kui hindamisetapis saadud teavet kasutati eelkõige mõju hindamisel täiendavalt analüüsitud eri meetmete kindlaksmääramiseks ja täpsustamiseks, siis mõju hindamise etapis saadud teave oli oluline valitud meetmete ja variantide ning seega määruse muutmise lähenemisviisi kinnitamiseks.

• **Eksperdiarvamuste kogumine ja kasutamine**

Euroopa Kontrollikoda

Euroopa Kontrollikoda on teinud mitu auditit ja ülevaadet transporditaristu ja üleeuroopalise transpordivõrguga seotud poliitikavaldkondades, täpsemalt Euroopa kiirraudteevõrgu, ELi meretranspordi, ELi raudtee-kaubaveo ning ELi transporditaristu valdkonnas⁶. Komisjon on käesoleva ettepaneku koostamisel võtnud arvesse asjaomaseid soovitusi niivõrd, kuivõrd need on asjakohased ja kooskõlas vastustega, mille komisjon on vastavatele aruannetele esitanud.

Hindamine

Määruse (EL) nr 1315/2013 (üleeuroopalise transpordivõrgu arendamist käsitlevate liidu suuniste kohta) hindamine algas 2018. aasta septembris ning põhines eelkõige TEN-T hindamist toetaval uuringul, mille viisid läbi Coffey konsultandid,⁷ ja TEN-T poliitika läbivaatamist toetaval uuringul, mille viis läbi Panteia⁸. Kui esimene käsitles TEN-T määrust tervikuna ning selle käigus koguti teavet kõigilt asjaomastelt sidusrühmadelt ja kõigi transpordiliikide kohta, siis teine oli suunatud peamiselt liikmesriikide ametiasutustele.

⁶ Eriaruanne nr 19/2018, eriaruanne nr 23/2016, eriaruanne nr 08/2016, eriaruanne nr 10/2020; vt ka ülevaade nr 09/2018 ja eriaruanne nr 19/2019.

⁷ Toetav suuring määruse (EL) nr 1315/2013 (üleeuroopalise transpordivõrgu arendamist käsitlevate liidu suuniste kohta) hindamiseks; <https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/1f938a68-4c20-11ec-91ac-01aa75ed71a1/language-en/format-PDF/source-243058839> (ja sellega seotud juhtumiuuringud).

⁸ TEN-T poliitika läbivaatamist toetav uuring, mis käsitleb liikmesriikide asjaomaseid riiklikke kavasid ja programme; <https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/9beb4836-d55b-11eb-895a-01aa75ed71a1>.

Hindamisküsimuste käsitlemiseks eri vaatenurkade kaudu – dokumentide analüüsi, vestluste ja küsitluste abil – kasutati standardset triangulatsioonimeetodit.

Mõju hindamine

Mõju hindamisel lähtuti komisjoni tehtud uuringutest ja analüüsides. Komisjon sõlmis ka lepingu välise sõltumatute konsultantide rühmaga (seda juhtis Ricardo Nederland B.V. ning sellesse kuulusid veel Ricardo-AEA Limited, TRT Trasporti e Territorio srl (TRT) ja M-Five GmbH Mobility, Futures, Innovation, Economics (M-FIVE)), kes toetas mõju hindamist konkreetsete ülesannete täitmisega, mis hõlmasid poliitikavariantide hindamist ja võrdlemist, halduskulude hindamist ja avaliku konsultatsiooni analüüsimist. Väline toetav uuring avaldatakse koos käesoleva ettepanekuga. Lisaks töötas E3Modelling mudeli PRIMES-TREMOVE abil välja lähtestsenaariumi, tuginedes paketi „Eesmärk 55“ mõjuhinnangute aluseks olevale poliitikastsenaariumile MIX. M-FIVE ja TRT kalibreerisid selle lähtestsenaariumi alusel vastavalt mudeleid ASTRA ja TRUST.

• **Mõjuhinnang**

TEN-T määruse muutmise eesmärkide saavutamist silmas pidades hinnati kolme poliitikavarianti nende majandusliku, sotsiaalse ja keskkonnamõju seisukohast. Poliitikavariandi nr 1 eesmärk on ajakohastada olemasolevaid TEN-T taristu kvaliteedi nõudeid ja standardeid ning sellega nähakse ette piisav taristubaas alternatiivkütuste ja intelligentsete transpordisüsteemide kasutuselevõtuks. Lisaks sisaldab see meetmeid olemasolevate TEN-T järelevalve- ja aruandlusvahendite ühtlustamiseks ja tõhustamiseks. Samuti hõlmab see TEN-T transpordivõrgu ja -sõlmede läbivaatamist. Poliitikavariant nr 2, mis tugineb poliitikavariandile nr 1, kätkeb endas suuremat muudatust, nähes ette uued ambitsioonikamad standardid kõigi transpordiliikide jaoks, et aidata kaasa transporditaristu süsteemi CO₂ heite vähendamisele, saaste vähendamisele, digitaliseerimisele, vastupidavusele ja ohutusele. Lisaks tagatakse linnatranspordisõlmede parem integreerimine TEN-T võrku konkreetsete nõuete abil, mis käsitlevad reisijate- ja kaubaveo korraldamist linnadesse ja linnadest. Poliitikavariant nr 3, mis on eelistatud variant, kiirendab TEN-T valmimist, tuues teatavate standardite ja võrgulõikude valmimise tähtaja 2050. aastast 2040. aastasse, säilitades samal ajal poliitikavariandi nr 2 kohased põhjalikud standardid ja nõuded. Samuti nähakse sellega ette võrgu ulatuslik ja sidus arendamine, mis tähendab TEN-T võrgu ülesehituse põhjalikku läbivaatamist.

Kui rääkida tulemustest, siis poliitikavariant nr 3 toob märkimisväärt majanduslikku kasu, suurendades SKPd lähtestsenaariumiga võrreldes 2030. aastaks 0,4 %, 2040. aastaks 1,3 % ja 2050. aastaks 2,4 %. See tähendab, et lähtestsenaariumiga võrreldes suureneb SKP 2030. aastaks 57 miljardi euro võrra, 2040. aastaks 229 miljardi euro võrra ja 2050. aastaks 467 miljardi euro võrra. Suuremad investeeringud üleeuroopalisel transpordivõrku loovad ka töökohti, mille tulemusel suureneb tööhõive lähtestsenaariumiga võrreldes 2030. aastaks hinnanguliselt 0,1 % (200 000 täiendavat töötajat), 2040. aastaks 0,3 % (561 000 täiendavat töötajat) ja 2050. aastaks 0,5 % (840 000 täiendavat töötajat). Samuti annaks poliitikavariant nr 3 häid tulemusi kauba- ja reisijateveo üleminekul säästvamatele transpordiliikidele. Uue raudtee-reisijateveo standardi eeldatav rakendamine (raudteeliinil lubatud sõidukiirus 160 km/h), veeremi gabariidina P400 kehtestamine (mis võimaldab poolhaagiste transporti kaubavagunitel) ning mõningate raudteestandardite laiendamine põhivõrgult üldvõrgule koos üldvõrgu laiendamisega peaksid suurendama raudteetransporti. See kajastub ka transpordiliikide jaotuses raudteetranspordi osakaalu suurenemises maanteetranspordi arvelt. Kuigi sisevee- ja meretranspordi osakaal jääb üldjoontes samaks, võimaldab uute standardite rakendamine sektoril toime tulla EL 27 liiklusmahtude ja ELi-sisese mereliikluse prognoositava kasvuga. Lisaks peaks poliitikavariandiga nr 3 hõlmatud meetmete paketist

tulenev üleminek maanteetranspordilt vähem saastavatele transpordiliikidele prognooside kohaselt kaasa tooma CO₂ heite ja õhusaaste vähenemise. CO₂ heite väliskulud vähenevad võrreldes lähtestsenaariumiga aastatel 2021–2050 nüüdisväärtuses väljendatuna hinnanguliselt ligikaudu 387 miljonit eurot, samal ajal kui õhusaaste väliskulud vähenevad ligikaudu 420 miljoni euro võrra. Lisaks parandatakse liiklusohutust, kehtestades kvaliteedistandardid ja nendega seotud ohutusnõuded kõigile võrgu lõikudele, kus ületatakse teatav ööpäevase liikluse ülempiir, mille tulemusena väheneb hukkunute ja vigastatute arv. Õnnetuste väliskulud vähenevad võrreldes lähtestsenaariumiga aastatel 2021–2050 nüüdisväärtuses väljendatuna hinnanguliselt ligikaudu 3 930 miljonit eurot. Linnadevaheliste liiklusummikute väliskulud vähenevad võrreldes lähtestsenaariumiga aastatel 2021–2050 hinnanguliselt ligikaudu 2 891 miljonit eurot.

Mis puudutab kulusid, siis eelistatud poliitikavariandiga saavutatakse parim tasakaal saavutatavate eesmärkide ja rakendamise kogukulude vahel. Kõigi poliitikavariandi nr 3 meetmete rakendamiseks tehtavad investeeringud on lähtestsenaariumiga võrreldes aastatel 2021–2050 nüüdisväärtuses väljendatuna hinnanguliselt 247,5 miljardit eurot. Peale selle on erasektori halduskulud lähtestsenaariumiga võrreldes aastatel 2021–2050 nüüdisväärtuses väljendatuna hinnanguliselt 8,6 miljonit eurot ja avaliku sektori asutuste halduskulud 25,4 miljonit eurot. Muid mõjusid, mis on seotud müraemissiooniga ja elurikkuse võimaliku vähenemisega, oli raske kvantifitseerida, sest müra mõju sõltub suurel määral kohalikust (liiklus)olukorrast ning elurikkusega seonduv sõltub taristu konkreetsest asukohast ja omadustest.

Kombineeritud raudteetranspordi taristu ja terminalide ajakohastamine on oluline element, millega tagatakse, et ühendvedudeks kasutatakse peamiselt raudteid, siseveeteid või lähimereveomarsruute ning et võimalikud alg- ja/või lõppetapid maanteel on võimalikult lühikesed. Taristu ajakohastamine loob võimalusi VKEde jaoks, kuigi mõnes segmendis on tegevad ka suured turuosalised. Peamised asjaomased sidusrühmad on kaubaveoturul tegutsevad raudteeveo-ettevõtjad, raudtee-kaubaterminalide käitajad, maanteeveo-ettevõtjad ja reisiterminalide käitajad. Maanteesektoris toob piirkondlike ja pikamaavedude teostajate puhkealade ja parkimisvõimaluste parandamine kasu arvukatele autojuhi omandis olevatele väikestele maanteeveo-ettevõtetele, mis on tegelikult transpordivaldkonna väikseimad ettevõtted ning sõltuvad tihedast ja kvaliteetsest parkimisalade võrgustikust.

Poliitikavariandiga nr 3 lisatakse TEN-T ühtekuuluvuseesmärgile oluline täiendav mõõde, määrates kindlaks linnatranspordisõlmed ning integreerides reisi- ja kaubaterminalid kogu ELi territooriumil, mis on piirkondliku ühenduvuse seisukohast väga oluline. Poliitikavariandiga nr 3 parandatakse ka TEN-T taristu vastupidavust ja edendatakse kliimamuutustega kohanemist. Samuti annab poliitikavariant nr 3 olulise lisaväärtuse, mis seisneb teiste poliitikavaldkondadega sidususe tagamises; selleks vaadatakse läbi TEN-T võrgu ülesehitus (nt luuakse Euroopa transpordikoridorid, asendades kaks olemasolevat koridoride liiki, s.t põhivõrgukoridorid ja raudtee-kaubaveokoridorid).

- **Õigusnormide toimivus ja lihtsustamine**

Käesolev algatus on 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).

Algatusega parandatakse TEN-T poliitika toimimist, suurendades reguleeriva raamistiku kui terviku tõhusust. Lisaks selgitatakse teatavaid nõudeid ja kontseptsioone. Näiteks peab suur hulk eksperte ja projektiarendajaid praeguse määruse kohast meremagistraalide kontseptsiooni liiga keeruliseks. TEN-T määruse hindamine kinnitab, et sellele tuleks kasuks

lihtsustamine ja integreerimine TEN-T üldisesse lõimitud kontseptsiooni, mis hõlmab sadamaid, laevandust ja kõiki muid meretransporditaristu elemente, moodustades tervikliku Euroopa mereruumi. Teine näide on raudtee-kaubaveokoridoride ühildamine põhivõrgukoridoridega, mis võimaldab optimeerida vahendeid ja vältida dubleerimist, nagu näiteks raudtee-kaubaveokoridoride määrust tulenev investeerimiskavade koostamise nõue, mis tuleks lihtsalt kaotada, kuna need investeerimiskavad kattuvad Euroopa TEN-T koordinaatorite poolt korrapäraselt koostatavate tööplaanidega.

Kindlaks on tehtud veel kaks lihtsustust, mis aitavad kulusid kokku hoida:

- automaatne andmete sisestamine TENteci süsteemi, mis võimaldab andmevahetust otse andmeallikast (liikmesriik, taristuettevõtja);
- Euroopa koordinaatorite poolt iga kahe aasta tagant koostatavate tööplaanide ja liikmesriikide poolt iga kahe aasta tagant esitatavate TEN-T rakendamist käsitlevate eduaruannete asendamine iga nelja aasta tagant koostatava tööplaaniga, mis hõlmab vastava koridori arendamise prioriteete, ning lühikese iga-aastase aruandega koridoride, meremagistraalide (edaspidi Euroopa mereruumi) ja Euroopa raudteeliikluse juhtimissüsteemi rakendamise seisu kohta.

Kuigi ettepanek suurendab ametiasutuste üldisi rakenduskulusid, toob see kaasa senise olukorra paranemise, tuues kasu eelkõige majanduse ja tööhõive seisukohast, ning annab võimaluse säästvamatele transpordiliikidele, mis korvab täielikult regulatiivsed kulud.

- **Põhiõigused**

Asjakohaste taristule esitatavate nõuete kehtestamise kaudu parandatakse ettepanekuga juurdepääsetavust kõigi kasutajate jaoks, suurendades seeläbi puuetega ja piiratud liikumisvõimega inimeste juurdepääsu ning aidates kaasa soolisele võrdsuslikkusele.

4. MÕJU EELARVELE

Täiendavad halduskulud võrreldes lähtestsenaariumiga on mõjuhinna kohaselt mõõdukad, eriti kui võrrelda neid eelistatud poliitikavariandi kohaste ulatuslike muutmiskavadega. Avaliku sektori asutuste halduskulud on aastatel 2021–2050 nüüdisväärtuses väljendatuna hinnanguliselt 25,4 miljonit eurot (15,8 miljonit eurot kannab Euroopa Komisjon⁹ ja 9,6 miljonit eurot kannavad liikmesriikide ametiasutused). Lisaks tehakse eeldatavasti suurim osa investeringutest avaliku sektori vahenditest (riikide avaliku sektori rahalised vahendid, ELi rahalised vahendid) ja nende maht on lähtestsenaariumiga võrreldes aastatel 2021–2050 nüüdisväärtuses väljendatuna 244,2 miljardit eurot.

5. MUU TEAVE

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

Komisjon jälgib käesoleva algatuse edenemist, mõju ja tulemusi TEN-T haldamisel põhinevate juhtimisvahendite kaudu, nagu tugevdatud rolliga Euroopa koordinaatorid ja nende tööplaanid. Järelevalvet on muudetud määrustega kavas tugevdada.

⁹ Need kulud on mõju hindamisel varasemate kulude ja kogemuste põhjal antud hinnang. Neid ei tule mõista komisjoni lisakuludena. Kõik TEN-Tga seotud assigneeringud kaetakse täielikult Euroopa ühendamise rahastu eelarvest (määrus (EL) 2021/1153).

Selles kontekstis on Euroopa koordinaatorid olnud väga olulised, toimides TEN-T poliitika saadikutena ja vahendajatena kõigi asjaomaste sidusrühmade jaoks, kellega suheldakse nn koridorifoorumite kaudu. Seda tööd hoogustab veelgi Euroopa koordinaatorite rolli tugevdamine. Lisaks toetatakse iga Euroopa transpordikoridori ja kahte horisontaalset prioriteeti eriuuringutega, milles jälgitakse standardite täitmisel, tähtaegade järgimisel ja prioriteetide seadmisel tehtud edusamme. See kajastub näiteks kõigi TEN-T raames kavandatud või käimasolevate projektide väga hoolikas järelevalves (kavandatud projektide analüüs ja poolaastaruanded projektide rakendamise kohta). Seejuures hinnatakse projekte nii nende „rahalise küpsuse“ kui ka loamenetluste ja hangete seisu alusel, nii et probleeme, näiteks viivitusi, on lihtne tuvastada ning komisjonil ja/või Euroopa koordinaatoritel on võimalik kavandada sekkumisi. Uus määrus sisaldab ka võimalust tugineda senisest enam rakendusaktidele. Need mitte ainult ei edenda prioriteetide seadmist riikide tasandil, vaid hõlbustavad ka TEN-T arendamisel tehtud edusammude jälgimist kõnealustes rakendusaktides kindlaksmääratud ja kokkulepitud vahe-eesmärkide alusel. Need annavad ka hea aluse projektide järelevalveks, kuna korrapäraselt edenemist on võimalik kontrollida vahe-eesmärkide kaupa ja viivituste korral saab võtta asjakohaseid meetmeid. Kõnealuste rakendusaktide vastuvõtmisel nõustuvad asjaomased liikmesriigid andma tehtud edusammudest korrapäraselt aru. Järelevalve raames jälgitakse TEN-T taristu tehnilist väljaarendamist vastavalt kindlaksmääratud TEN-T standarditele ning 2030., 2040. ja 2050. aasta tähtaegadele. Standardid ja nõuded on seega põhilised tulemusnäitajad, mille alusel jälgitakse TEN-T edenemist (nt selliste raudtee-kaubaveo lõikude osakaal, mis on elektrifitseeritud ning sobivad 22,5-tonnisele teljekoormusele ja 740-meetrisele rongi pikkusele; raudteele juurdepääsuga meresadamate arv jne). Lisaks sellele toimub pidev järelevalve nn TEN-teci andmebaasi kaudu. See on võimas infosüsteem, mis võimaldab tulevikus automaatset õigeaegset andmevahetust otse andmeallikast (liikmesriik, taristuettevõtja).

- **Ettepaneku sätete üksikasjalik selgitus**

Muudetud määruse ülesehitus erineb kehtiva määruse ülesehitusest. Ülesehituse aluseks ei ole enam võrgukihid (põhi- ja üldvõrk), vaid transpordiliigid, mis võimaldab eri nõudeid paremini mõista. Määrus sisaldab Euroopa transpordikoridoridele esitatavaid konkreetseid nõudeid ja koridoride kaarte ning uut 2040. aasta vahetähtaega. Määruse esimestes peatükkides selgitatakse TEN-T üldeesmärke ja järkjärgulist lähenemisviisi võrgu väljaarendamisele. Määrus koosneb alljärgnevalt kirjeldatud põhiosadest.

Põhjendused

Põhjendustes keskendutakse eelkõige TEN-T panusele Euroopa rohelisse kokkuleppesse ning säästva ja aruka liikuvuse strateegia eesmärkide saavutamisse. Lisaks kirjeldatakse üksikasjalikult muudetud TEN-T seoseid muu transpordipoliitikaga eri transpordiliikide puhul ja transpordisektorist väljapoole jäävate poliitikavaldkondadega, nagu keskkonna- ja kliimapoliitika, sotsiaalsed poliitika, ühtekuuluvuspoliitika, välispoliitika jne. Lisaks tuuakse põhjendustes välja ELi ja riiklikul tasandil taristu planeerimise ning rahastamise ja finantseerimise aspektid.

I peatükk. Üldpõhimõtted

I peatükis sätestatakse TEN-T määruse üldpõhimõtted. Selles määratakse kindlaks määruse reguleerimise ja kohaldamisala. Peatükk sisaldab määruse eri elementide ja kogu tekstis kasutatava terminoloogia määratlusi. Lisaks esitatakse selles peatükis määruse eesmärgid (ühtekuuluvus, kestlikkus, tõhusus ja kasu kasutajatele) ja nende saavutamise viisid. Samuti sätestatakse selles peatükis, et üleeuroopalist transpordivõrku kavandatakse, arendatakse ja

käitatakse ressursitõhusal viisil, järgides kohaldatavaid ELi ja liikmesriikide keskkonnanõudeid. Järgmistes artiklites kirjeldatakse võrgustruktuuri ja Euroopa transpordikoridoride geograafilist mõõdet. Lõpetuseks kirjeldatakse I peatükis ühishuviprojektide ja kolmandate riikidega tehtava koostöö põhimõtteid.

II peatükk. Üldsätted

II peatükk sisaldab määruse üldsätteid, milles määratakse kindlaks põhivõrk, laiendatud põhivõrk ja üldvõrk ning Euroopa transpordikoridorid ning sätestatakse eri võrkudega seotud prioriteetsed meetmed.

III peatükk. Erisätted

III peatükk sisaldab erisätteid iga määruuses käsitletud transpordiliigi puhul kohaldatavate nõuete kohta, mis hõlmavad järgmist:

- taristukomponentide määratlus,
- üldvõrgu transporditaristule esitatavad nõuded,
- põhivõrgule ja laiendatud põhivõrgule esitatavad nõuded,
- täiendavad prioriteedid.

Lisaks sisaldab see peatükk sätteid, mis käsitlevad muutmisest tulenevaid nõudeid, mida kohaldatakse mitmeliigilise kaubaveo terminalide ja linnatranspordisõlmede suhtes.

IV peatükk. Arukat ja vastupidavat transporti käsitlevad sätted

IV peatükk sisaldab määruse nõuetega seotud lisasätteid, mis käsitlevad transpordivaldkonna IKT-süsteeme, kestlikke teenuseid, uusi tehnoloogilisi lahendusi ja innovatsiooni, ohutut ja turvalist taristut, vastupidavust, kolmandate riikide tehtavaid investeeringuid, hooldust ja projektide olemusringi ning kõigi kasutajate juurdepääsu.

V peatükk. Euroopa transpordikoridoride ja horisontaalsete prioriteetide rakendamine

V peatükis käsitletakse Euroopa transpordikoridoride ja horisontaalsete prioriteetide (Euroopa raudteeliikluse juhtimissüsteem ja Euroopa mereruum) rakendamist. Peatükis kirjeldatakse Euroopa transpordikoridoride vahendit ja horisontaalseid prioriteete ning see sisaldab sätteid nende koordineerimise ja juhtimise kohta. Lisaks sisaldab peatükk sätteid rakendusvahendite (nt koordinaatorite tööplaanid) ja rakendusaktide kohta.

VI peatükk. Ühissätted

VI peatükk sisaldab määruse ühissätteid aruandlus- ja järelevalvekohustuste, võrgu ajakohastamise menetluste ning avaliku ja erasektori sidusrühmade kaasamise põhimõtete kohta. Samuti sisaldab see sätteid, mis käsitlevad riiklike kavade vastavusse viimist ELi transpordipoliitikaga. Lisaks sisaldab see peatükk sätteid, mis käsitlevad volituste delegeerimist, komiteemenetlust, määruse läbivaatamist, võrgu rakendamisel esinevate viivituste korral tegutsemise korda ja erandite tegemise võimalust. Lõpuks kirjeldatakse selles määruse mõju teistele seadusandlikele aktidele, pidades silmas nende muutmise vajadust.

Lisad

Määruse lisad sisaldavad põhivõrgu, laiendatud põhivõrgu ja üldvõrgu üksikasjalikke kaarte, määruse kohaldamisalasse kuuluvate transpordi- ja linnatranspordisõlmede loetelusid ning Euroopa transpordikoridoride trasside määratlust ja kaarte. Samuti on neis esitatud naaberriikidesse pikendamise indikatiivsed kaardid ja säästva linnalise liikumiskeskonna kavade väljatöötamise nõuete spetsifikatsioonid. Lisad sisaldavad ka artiklit, millega muudetakse määrust (EL) 2021/1153, ning määruse (EL) nr 1315/2013 ja käesoleva määruse sätete vastavustabelit.

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) nr 1315/2013

(EMPs kohaldatav tekst)

EUROOPA PARLAMENT JA EUROOPA LIIDU NÕUKOGU,
võttes arvesse Euroopa Liidu toimimise lepingut, eriti selle artiklit 172,
võttes arvesse Euroopa Komisjoni ettepanekut,
olles edastanud seadusandliku akti eelnõu liikmesriikide parlamentidele,
võttes arvesse Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee arvamust¹,
võttes arvesse Regioonide Komitee arvamust²,
toimides seadusandliku tavamenetluse kohaselt
ning arvestades järgmist:

- (1) Komisjoni 2019. aasta detsembri teatises „Euroopa roheline kokkulepe“³ on seatud kliimanetraalsuse eesmärk, mille liit peab saavutama 2050. aastaks, ning selge eesmärk vähendada kasvuhoonegaaside netoheidet 2030. aastaks 1990. aasta tasemega võrreldes vähemalt 55 %. Need eesmärgid on sätestatud Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruses (EL) 2021/1119⁴.
- (2) Transpordisektori heitkogused moodustavad ligikaudu 25 % liidu kasvuhoonegaaside koguheitest ja need heitkogused on viimastel aastatel suurenenud. Seetõttu kutsutakse Euroopa rohelises kokkuleppes üles vähendama transpordist tulenevat kasvuhoonegaaside heidet 90 % ja samal ajal tegema tööd nullsaaste eesmärgi saavutamise nimel, et liidu majandus muutuks 2050. aastaks kliimanetraalseks⁵.

¹ ELT C [...].

² ELT C [...].

³ Komisjoni teatis Euroopa Parlamendile, Euroopa Ülemkogule, nõukogule, Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomiteele ning Regioonide Komiteele „Euroopa roheline kokkulepe“ (COM(2019) 640 final).

⁴ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 30. juuni 2021. aasta määrus (EL) 2021/1119, millega kehtestatakse kliimanetraalsuse saavutamise raamistik ning muudetakse määruseid (EÜ) nr 401/2009 ja (EL) 2018/1999 (ELT L 243, 9.7.2021, lk 1).

⁵ Komisjoni 12. mai 2021. aasta teatis „Heas seisundis planeet kõigi jaoks. ELi tegevuskava „Õhu, vee ja pinnase nullsaaste suunas““ (COM(2021) 400 final).

- (3) Säästva ja aruka liikuvuse strateegias⁶ on esitatud vahe-eesmärgid, mis kirjeldavad Euroopa transpordisüsteemi liikumist säästva, aruka ja vastupidava liikuvuse eesmärkide saavutamise suunas. Selles nähakse ette, et raudtee-kaubavedude turuosa peaks 2030. aastaks kasvama 50 % ja 2050. aastaks kahekordistuma; sisevee- ja lähimerevedude turuosa peaks 2030. aastaks kasvama 25 % ja 2050. aastaks 50 %; kiirraudteeliikluse maht peaks 2030. aastaks kahekordistuma ja 2050. aastaks kolmekordistuma; 2030. aastaks peaks liidu teedel olema kasutusel vähemalt 30 miljonit heiteta sõiduauto ja 80 000 heiteta veoauto ning peaaegu kõik sõiduaudid, kaubikud, bussid ja uued raskeveokid peaksid 2050. aastaks olema heitevabad; 2030. aastaks peaksid alla 500 km pikkused graafikujärgsed ühisreisid olema liidus CO₂-neutraalsed; 2030. aastaks peaks Euroopas olema vähemalt 100 kliimanetraalset linna.
- (4) Üleeuroopalise transpordivõrgu rajamine loob taristubaasi näol eeltingimused, mis võimaldavad muuta kõik transpordiliigid säästvamaks, taskukohasemaks ja kaasavamaks, teha mitmeliigilise transpordi süsteemi raames säästvad alternatiivid laialdaselt kättesaadavaks ja kehtestada õiged stiimulid ülemineku hoogustamiseks, eelkõige tagades õiglase ülemineku kooskõlas eesmärkidega, mis on esitatud nõukogu [...] soovitusel (EL) [...] õiglase kliimanetraalsusele ülemineku tagamise kohta.
- (5) Üleeuroopalise transpordivõrgu kavandamine, arendamine ja käitamine peaks võimaldama säästvaid transpordiliike, pakkuma paremaid mitmeliigilise ja koostalitlusvõimelise transpordi lahendusi ning tõhustama mitmeliigilise transpordi integreerimist kogu logistikaahelasse, aidates seeläbi kaasa siseturu sujuvale toimimisele, luues tuiksooned, mis on vajalikud sujuvaks reisijate- ja kaubaveoks kogu liidus. Lisaks peaks võrk tugevdama majanduslikku, sotsiaalset ja territoriaalset ühtekuuluvust, tagades juurdepääsetavuse ja ühenduvuse kõigi liidu piirkondade puhul, sealhulgas äärepoolseimate piirkondade ning muude kaugete, maa-, saare-, perifeersete ja mägipiirkondade ning hõredalt asustatud piirkondade parema ühenduvuse. Üleeuroopalise transpordivõrgu arendamine peaks võimaldama ka kaupade ja isikute sujuvat, ohutut ja säästvat liikuvust kogu nende mitmekesisuses ning aitama kaasa majanduskasvu ja konkurentsivõime edendamisele ülemaailmses perspektiivis, tagades riikide transpordivõrkude vahelised ühendused ja koostalitlusvõime ressursitõhusal ja säästval viisil.
- (6) Liikluse kasv on suurendanud ummikuid rahvusvahelises transpordis. Reisijate ja kaupade rahvusvahelise liikuvuse tagamiseks tuleks optimeerida üleeuroopalise transpordivõrgu läbilaskevõimet ja selle kasutamist ning seda vajaduse korral suurendada, kõrvaldades taristu kitsaskohad ning rajades puuduvad taristuühendused liikmesriikide sees ja nende vahel ning vajaduse korral liikmesriikide ja naaberriikide vahel, võttes eelkõige arvesse kandidaatriikide ja potentsiaalsete kandidaatriikidega peetavaid ühinemisläbirääkimisi.
- (7) Üleeuroopaline transpordivõrk koosneb suures ulatuses olemasolevast taristust. Üleeuroopalise transpordivõrgu uue poliitika eesmärkide täielikuks saavutamiseks tuleks kehtestada ühtsed taristule esitatavad nõuded.

⁶ Komisjoni teatis Euroopa Parlamendile, nõukogule, Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomiteele ning Regioonide Komiteele „Säästva ja aruka liikuvuse strateegia – Euroopa transpordivaldkonna edasise arengu suunad“ (COM(2020) 789 final).

- (8) Üleeuroopalist transpordivõrku tuleks arendada ja alal hoida uue transporditaristu loomise, olemasoleva taristu hooldamise ja ajakohastamise ning taristu ressursitõhusat kasutamist edendavate meetmete kaudu.
- (9) Ühishuviprojektide elluviimisel tuleks nõuetekohaselt arvesse võtta iga üksikprojekti konkreetseid asjaolusid. Võimaluse korral tuleks ära kasutada koostõimet teiste poliitikavaldkondadega, näiteks võtta arvesse turismi aspekte, täiendades selliseid tsiviilrajatisi nagu sillad või tunnelid jalgrattateede, sealhulgas EuroVelo jalgrattateede jaoks vajaliku taristuga, või turvalisuse aspekte, lisades sildadele uusi tehnoloogilisi lahendusi, nagu andurid.
- (10) Kõigi transpordiliikide lõikes kvaliteetse ja tõhusa transporditaristu saavutamiseks tuleks üleeuroopalise transpordivõrgu arendamisel võtta arvesse reisijate ja kauba liikumise turvalisust ja ohutust, mõju kliimamuutustele ning kliimamuutuste ja võimalike looduslike ohtude ja inimtegevusest tingitud katastroofide mõju taristule, samuti kõigi transpordikasutajate juurdepääsu, eelkõige piirkondades, mis on kliimamuutuste negatiivse mõju suhtes eriti tundlikud.
- (11) Ühishuviprojektide kavandamisel, nende jaoks hangete korraldamisel ja nende rakendamisel peaksid liikmesriigid ja muud projektide elluviijad võtma nõuetekohaselt arvesse Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi (EL) 2021/1187⁷.
- (12) Taristu planeerimisel peaksid liikmesriigid ja muud projektide elluviijad võtma nõuetekohaselt arvesse riskihindamisi ja kliimamuutustega kohanemise meetmeid, mille eesmärk on parandada vastupidavust näiteks kliimamuutustele, looduslikele ohtudele ja inimtegevusest tingitud katastroofidele. Säästvate transpordiliikide arendamiseks täiendavate stiimulite pakkumise ja keskkonnahoidliku transporditaristu kõrgetasemeliste standardite rakendamise kaudu toetatakse üleeuroopalise transpordivõrgu rajamisel olulise kahju ärahoidmise põhimõtet.
- (13) Võttes arvesse liidu taristuvajaduste arengut ja CO₂ heite vähendamise eesmärgi ning Euroopa Ülemkogu 2020. aasta juuli järeldusi, mille kohaselt liidu kulutused peaksid olema kooskõlas Pariisi kliimakokkuleppe eesmärkidega ja olulise kahju ärahoidmise põhimõttega taksonoomiamääruse⁸ artikli 17 tähenduses, tuleks ühishuviprojekte hinnata, et tagada TEN-T poliitika kooskõla liidu transpordi-, keskkonna- ja kliimapoliitika eesmärkidega. Liikmesriigid ja muud projektide elluviijad peaksid korraldama kavade ja projektide keskkonnamõju hindamise, mis peaks hõlmama hinnangut olulise kahju ärahoidmise põhimõtte järgimisele, tuginedes uusimatele kättesaadavatele suunistele ja parimatele tavadele. Kui ühishuviprojekti rakendamine kahjustab oluliselt mõnda keskkonna- või kliimaeesmärki, tuleks kaaluda mõistlikke alternatiive.
- (14) TEN-T määruse kohaste taristuprojektide puhul tuleks kliimatundlikkuse ja riski hindamise kaudu, sealhulgas asjakohaste kohanemismeetmete abil, tagada vastupidavus kliimamuutuste võimaliku kahjuliku mõju suhtes. Projektide puhul, mille keskkonnamõju tuleb hinnata, tuleks tagada kliimakindlus ning kulude-tulude analüüsis tuleks arvesse võtta kasvuhoonegaaside heite kulusid ja kliimamuutuste

⁷ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 7. juuli 2021. aasta direktiiv (EL) 2021/1187, millega tõhustatakse üleeuroopalise transpordivõrgu (TEN-T) väljaarendamise edendamiseks võetavaid meetmeid (ELT L 258, 20.7.2021, lk 1).

⁸ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 18. juuni 2020. aasta määrus (EL) 2020/852, millega kehtestatakse kestlike investeeringute hõlbustamise raamistik ja muudetakse määrust (EL) 2019/2088 (ELT L 198, 22.6.2020, lk 13).

leevendamise meetmete positiivset mõju. Kliimakindluse tagamisel tuleks lähtuda uusimatest olemasolevatest parimatest tavadest ja suunistest⁹. See aitab lõimida kliimamuutustega seotud riskid ning kliimamuutustele vastuvõtlikkuse ja kliimamuutustega kohanemise hinnangud liidu eelarve raames tehtavatesse investeerimis- ja planeerimisotsustesse.

- (15) Liikmesriigid ja muud projektide elluviijad peaksid vastavalt asjakohastele õigusaktidele korraldama kavade ja projektide keskkonnamõju hindamised, et vältida või – kui vältimine ei ole võimalik – leevendada või korvata negatiivset mõju keskkonnale, nagu maastiku killustumine, mulla katmine, õhusaaste ja veereostus ning müra, ja et tulemuslikult kaitsta elurikkust.
- (16) Ühishuviprojektide planeerimise ja ehitamise etapis tuleks asjakohaselt arvesse võtta piirkondlike ja kohalike omavalitsuste ning projektist mõjutatud üldsuse huve.
- (17) Üleeuroopalise transpordivõrgu määratlus peaks põhinema ühtsel ja läbipaistval metoodikal ning see peaks kajastama taristu planeerimise kõrgeimat taset liidus. See peaks olema mitmeliigiline, s.t see peaks hõlmama kõiki transpordiliike ja nende ühendusi ning asjakohaseid liiklus- ja reisiteabe haldamise süsteeme.
- (18) Pidades silmas üldeesmärki rajada kogu Euroopas kõrgetele kvaliteedistandarditele vastav koostalitlusvõimeline mitmeliigilise transpordi võrk, järgides samal ajal liidu üldisi kliimaneutraalsuse ja keskkonnaeesmärke, tuleks üleeuroopaline transpordivõrk järk-järgult välja arendada kolmes etapis: põhivõrk tuleks välja arendada 2030. aastaks, laiendatud põhivõrk 2040. aastaks ja üldvõrk 2050. aastaks.
- (19) Lisaks 2030. ja 2050. aasta tähtaegadele, mis kehtestati juba Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusega (EL) nr 1315/2013,¹⁰ tuleks Euroopa transpordikoridoride osaks oleva laiendatud põhivõrgu puhul käesoleva määrusega ette näha, et 2040. aasta vahetähtajaks peab see võrk vastama käesolevale määrusele. Õigeaegsete vajalike investeeringute tagamiseks tuleks sama vahetähtaega kohaldada ka põhivõrgu uute standardite suhtes, mis on kehtestatud lisaks määruses (EL) nr 1315/2013 sätestatud nõuetele.
- (20) Üldvõrk peaks olema üleeuroopaline transpordivõrk, mis tagab juurdepääsetavuse ja ühenduvuse kõigi liidu piirkondade, sealhulgas äärepoolseimate piirkondade ning muude kaugete, maa-, saare-, perifeersete ja mägipiirkondade ning hõredalt asustatud piirkondade puhul ning tugevdab nende vahelist sotsiaalset, majanduslikku ja territoriaalset ühtekuuluvust. Tuleks kehtestada nõuded üldvõrgu taristule, et edendada kvaliteetse võrgu arendamist kogu liidus.
- (21) Üldvõrk peaks olema piisavalt varustatud alternatiivkütuste taristuga, tagamaks, et see toetab tõhusalt üleminekut heitevabale liikuvusele kooskõlas säästva ja aruka liikuvuse strateegias sätestatud vahe-eesmärkidega.
- (22) Lisaks põhivõrgule tuleks määratleda laiendatud põhivõrk, lähtudes üldvõrgu prioriteetsetest lõikudest, mis moodustavad osa Euroopa transpordikoridoridest.

⁹ Komisjoni teatis „Taristu kliimakindluse tagamise tehnilised suunised aastateks 2021–2027 (ELT C 373, 16.9.2021, lk 1).

¹⁰ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 11. detsembri 2013. aasta määrus (EL) nr 1315/2013 üleeuroopalise transpordivõrgu arendamist käsitlevate liidu suuniste kohta ja millega tunnistatakse kehtetuks otsus nr 661/2010/EL (ELT L 348, 20.12.2013, lk 1).

- (23) Põhivõrk on kindlaks määratud objektiivse planeerimismetoodika abil. Seda metoodikat kasutades tehti kindlaks kõige olulisemad linnatranspordisõlmed, sadamad, lennujaamad ja piiripunktid. Võimaluse korral tuleb need transpordisõlmed siduda mitmeliigiliste ühendustega, kui need on 2030. aastaks majanduslikult elujõulised ja teostatavad. Kõnealuse metoodikaga on tagatud kõikide liikmesriikide ühendamine ja peamiste saarte integreerimine põhivõrku.
- (24) Põhivõrk, mis tuleb välja arendada 2030. aastaks, ja laiendatud põhivõrk, mis tuleb välja arendada 2040. aastaks, peaksid moodustama säästva mitmeliigilise transpordi võrgu aluse, koosnedes vastavalt liiklusvajadustele üleeuroopalise transpordivõrgu strateegiliselt kõige olulisematest transpordisõlmedest ja -ühendustest. Need peaksid ergutama kogu üldvõrgu arendamist ja võimaldama liidu meetmete rakendamisel keskenduda üleeuroopalise transpordivõrgu nendele komponentidele, millel on suurim Euroopa lisaväärtus, eelkõige piiriülestele lõikudele, puuduvatele ühendustele, mitmeliigilise transpordi ühenduspunktile ja peamistele kitsaskohtadele.
- (25) Teatavaid põhivõrgu suhtes kohaldatavaid standardeid tuleks laiendada laiendatud põhivõrgule ja üldvõrgule, et saada võrgust täit kasu, suurendada võrguliikide koostalitlusvõimet ja võimaldada suuremat aktiivsust säästvamate transpordiliikide abil, sealhulgas ulatuslikuma digitaliseerimise ja muude tehnoloogiliste lahenduste abil.
- (26) Erandid põhivõrgu, laiendatud põhivõrgu ja üldvõrgu suhtes kohaldatavatest taristunõuetest peaksid olema võimalikud üksnes nõuetekohaselt põhjendatud juhtudel ja teatavatel tingimustel. Need peaksid hõlmama juhtumeid, mil investering ei saa olla põhjendatud või mil esinevad konkreetset geograafilised või olulised füüsilised piirangud, näiteks äärepoolseimates piirkondades ning muudes kaugetes, saare-, perifeersetes ja mägipiirkondades või hõredalt asustatud piirkondades või isoleeritud või osaliselt eraldatud võrkude puhul.
- (27) Põhivõrgust, laiendatud põhivõrgust ja üldvõrgust koosnev maismaa-taristuvõrk peaks olema integreeritud üleeuroopalise transpordivõrgu meremõõtmega. Selleks tuleks luua tõeliselt kestlik, arukas, sujuv ja vastupidav Euroopa mereruum. See peaks hõlmama kõiki üleeuroopalise transpordivõrgu meretransporditaristu komponente.
- (28) Euroopa mereruumi tuleks rakendada kooskõlas Euroopa makropiirkondade ja merepiirkondade strateegiatega, mis pakuvad sobivat raamistikku Euroopa territoriaalseks koostööks nii liidu riikidevahelisel tasandil kui ka piiriülesel tasandil kolmandate riikidega.
- (29) Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL) nr 913/2010¹¹ alusel loodud raudtee-kaubaveokoridorid ja määruses (EL) nr 1315/2013 määratletud põhivõrgukoridorid on üksteist täiendavad poliitikavahendid, millel on omavahel tihedalt seotud eesmärgid, eelkõige eesmärk edendada säästvaid, tõhusaid ja ohutuid transporditeenuseid. Kuigi koostöö on mitmes aspektis olnud viljakas, on mõnel juhul tuvastatud tegevuste kattumine ja vajadus parema teabevahetuse järele. Lisaks ei ole raudtee-kaubaveokoridorid ja põhivõrgukoridorid omavahel täielikult geograafiliselt vastavuses, mis piirab koordineerimise võimalusi, näiteks sellistes küsimustes nagu üleeuroopalise transpordivõrgu taristunõuete kasutuselevõtt või raudteeteenuste

¹¹ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 22. septembri 2010. aasta määrus (EL) nr 913/2010 konkurentsivõimeliseks kaubaveoks kasutatava Euroopa raudteevõrgustiku kohta (ELT L 276, 20.10.2010, lk 22).

kvaliteedi parandamine. Seega on olemas märkimisväärne kasutamata potentsiaal sujuvuse, tõhususe ja koostoime suurendamiseks.

- (30) Nagu on märgitud säästva ja aruka liikuvuse strateegias, on vaja põhivõrgukoridorid ja raudtee-kaubaveokoridorid koondada Euroopa transpordikoridoridesse, et suurendada koostoimet taristu planeerimise ja transpordi toimimise vahel. Euroopa transpordikoridoridest peaks saama vahend, mis võimaldab Euroopas edendada säästvaid ja mitmeliigilise kauba- ja reisijateveo vooge ning arendada koostalitlusvõimelist kvaliteetset taristut ja tegevuse tulemuslikkust. Seega peaksid need kujutama endast ka vahendit, mis võimaldab saavutada kogu liidus väga konkurentsivõimelise raudteevõrgu loomise eesmärgi.
- (31) Euroopa transpordikoridorid peaksid hõlmama kõige olulisemaid pikamaatranspordi vooge ja koosnema Euroopa peamistest mitmeliigilise transpordi telgedest, mis põhinevad üleeuroopalise transpordivõrgu osadel, olema mitmeliigilised, hõlmates vähemalt kolme transpordiliiki ja olles avatud kõigile käesoleva määruse kohaldamisalasse kuuluvatele transpordiliikidele, ning ületama vähemalt kahte riigipiiri.
- (32) Üleeuroopalise transpordivõrgu koordineeritud ja õigeaegselt rajamiseks, mis võimaldaks maksimeerida võrguefekti, peaksid asjaomased liikmesriigid tagama asjakohaste meetmete võtmise, et põhivõrgu, laiendatud põhivõrgu ja üldvõrguga seotud ühishuviprojektid viidaks lõpule vastavalt 2030., 2040. ja 2050. aastaks. Selleks peaksid liikmesriigid tagama riiklike transpordi- ja investeerimiskavade kooskõla käesolevas määruses ja Euroopa koordinaatorite tööplaanides esitatud prioriteetidega.
- (33) On vaja kindlaks määrata ühishuviprojektid, mis aitavad kaasa üleeuroopalise võrgu rajamisele ja käesolevas määruses sätestatud eesmärkide saavutamisele ning mis vastavad käesolevas määruses sätestatud prioriteetidele. Projektide rakendamine peaks sõltuma nende küpsusastmest, nende vastavusest liidu ja liikmesriikide õiguse kohastele menetlustele ning rahaliste vahendite kättesaadavusest, ilma et liikmesriigi või liidu rahalisi kohustusi ette kindlaks määrataks.
- (34) Ühishuviprojektidel, mille eesmärk on arendada üleeuroopalist transpordivõrku kooskõlas käesolevas määruses sätestatud nõuetega, on Euroopa lisaväärtus, kuna need aitavad saavutada kvaliteetse, koostalitlusvõimelise ja mitmeliigilise Euroopa võrgu, suurendades seeläbi kestlikkust, ühtekuuluvust, tõhusust ja kasutajate kasu. Projekti Euroopa lisaväärtus on suurem, kui lisaks potentsiaalsele väärtusele üksnes asjaomase liikmesriigi jaoks toob projekt kaasa liikmesriikidevaheliste või liikmesriigi ja kolmanda riigi vaheliste transpordiühenduste või transpordivoogude märkimisväärse paranemise. Selliste piiriüleste projektide rakendamise tagamiseks peaks liit neid käsutama prioriteetsena.
- (35) Liikmesriigid ja teised projektide elluviijad peaksid tagama, et ühishuviprojektide hindamised toimuvad tõhusalt, vältides tarbetuid viivitusi.
- (36) Selliste ühishuviprojektide puhul, mille jaoks taotletakse liidu rahastamist, tuleks teha tunnustatud meetodikal põhinev sotsiaal-majanduslik kulude-tulude analüüs, milles võetakse arvesse asjakohaseid sotsiaalseid, majanduslikke, kliima- ja keskkonnanalaseid tulusid ja kulusid ning olulusringil põhinevat lähenemisviisi. Kliima- ja keskkonnanalaste kulude ja tulude analüüs peaks põhinema Euroopa

Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2011/92/EL¹² kohaselt teostataval keskkonnamõju hindamisel.

- (37) Selleks et saavutada Euroopa rohelise kokkuleppe kliimaeesmärk vähendada kasvuhoonegaaside heidet 2050. aastaks 90 %, tuleks analüüsida uusi, laiendatud või ajakohastatud transporditaristuid hõlmavate ühishuviprojektide kasvuhoonegaaside heite mõju vähendamise meetmeid.
- (38) Selleks et tagada liidu ja kolmandate riikide, sealhulgas naaberriikide taristuvõrkude ühendamine ja koostalitlusvõime, on vajalik koostöö nende riikidega. Seda silmas pidades peaks liit vajaduse korral edendama nende riikidega ühishuviprojekte, hinnates ja tagades, et üleeuroopalise transpordivõrgu eesmärgid ja nõuded on täidetud, et kindlustada liidu võrgu koostalitlusvõime.
- (39) Selleks et muuta transpordisektor tõeliselt mitmeliigiliseks säästva ja aruka liikuvuse teenuste süsteemiks, peaks liit rajama kvaliteetse transpordivõrgu, mis hõlmab raudteeliinil lubatud sõidukiirusele vastavaid raudteeteenuseid. Konkurentsivõimelisel raudtee-reisijateveol on suur potentsiaal transpordi CO₂ heite vähendamiseks. Vaja on välja arendada ühtne ja koostalitlusvõimeline Euroopa kiirraudteevõrk, mis ühendaks Euroopa pealinnu ja suurlinnu. Olemasolevate kiirliinide täiendamine reisijateveoliinidega, mille lubatud sõidukiirus on vähemalt 160 km/h, peaks omakorda kaasa tooma võrguefekti, sidusama võrgu ja rongireisijate arvu suurenemise. Suure jõudlusega võrgu rajamine annab ka võimaluse töötada välja ja võtta kasutusele uusi või teistsuguseid läbilaskevõime jaotamise mudeleid, nagu intervallipõhised libisevad sõidugraafikud, mida katsetatakse sõidugraafikute muutmise algatuse (Timetable Redesign, TTR) raames.
- (40) Kogu Euroopas tuleks luua säästvam, vastupidavam ja usaldusväärsem raudtee-kaubaveovõrk, et suurendada kombineeritud transpordi konkurentsivõimet. Kombineeritud raudteetranspordi taristut ja terminale tuleks ajakohastada, millega tagatakse, et ühendvedudeks kasutatakse peamiselt raudteid, siseveeteid või lähimereveomarsruute ning et võimalikud alg- ja/või lõppetapid maanteel on võimalikult lühikesed.
- (41) Võttes arvesse asjaolu, et Euroopa raudteeliikluse juhtimissüsteemi (ERTMS) kasutuselevõtt Euroopas kiireneb ja mitu liikmesriiki on juba vastu võtnud kava ERTMSi kasutuselevõtuks kogu oma riigisisises raudteevõrgus 2040. aastaks, tuleb seda paradigma muutust arvesse võtta ja kehtestada TEN-T üldvõrgu puhul ambitsioonikam ERTMSi kasutuselevõtu tähtaeg.
- (42) ERTMSi tuleks järjepidevalt kasutada mitte ainult põhivõrgus, laiendatud põhivõrgus ja üldvõrgus, sealhulgas linnatranspordisõlmedes, vaid ka mitmeliigilise transpordi terminalide juurdepääsuteedel. See võimaldab käitamisel tugineda ainult ERTMSile ja on raudteeveo-ettevõtjatele äriselt kasulik.
- (43) Kuna raadiopõhise ERTMSi kasutuselevõtt aitab kaasa käitamist mõjutavate siseriiklike eeskirjade kaotamisele, peaksid liikmesriigid tagama, et alates 2025. aastast võetakse kasutusele ainult raadiopõhine ERTMS ja et 2050. aastaks on kogu üleeuroopaline transpordivõrk varustatud raadiopõhise ERTMSiga.

¹²

Euroopa Parlamendi ja nõukogu 13. detsembri 2011. aasta direktiiv 2011/92/EL teatavate riiklike ja eraprojektide keskkonnamõju hindamise kohta (ELT L 26, 28.1.2012, lk 1).

- (44) ERTMSi kasutuselevõttuga seoses tuleks kehtestada regulatiivne tähtaeg raudteeäärsete B-klassi süsteemide kasutuselt kõrvaldamiseks, mille tulemusena saab ERTMSist ainus liikmesriikides kasutatav signaalimissüsteem. Raudteeäärsete B-klassi süsteemide kasutuselt kõrvaldamine võimaldab taristuettevõtjatel hoolduselt märkimisväärselt säästa, sest ERTMSi kasutuselevõtt ja samal ajal täiendavate raudteeäärsete süsteemide pikaajaline alalhoidmine on väga kulukas ja keeruline. B-klassi süsteemid tuleks kasutuselt kõrvaldada kooskõlastatult ja piisava üleminekuperioodiga 2040. aastaks, mis võimaldab raudteeveo-ettevõtjatel muutuseks valmis olla ja võtta vastu kõige sobivama üleminekustrateegia. ERTMS kui süsteem eeldab nii raudteeäärset kui ka rongisisest sünkroniseeritud kasutuselevõttu ning süsteemi täielik kasu avaldub ainult siis, kui sellega on varustatud nii rongid kui ka raudteeäärsed seadmed.
- (45) Euroopa siseveeteid iseloomustab heterogeenne hüdro-morfoloogia, mis pärssib kõigi veeteede lõikude ühtset toimimist. Siseveeteid, eriti vaba vooluga lõike, võivad oluliselt mõjutada kliima- ja ilmastikutingimused. Selleks et tagada usaldusväärne rahvusvaheline liiklus, võttes samal ajal arvesse hüdro-morfoloogiat ja järgides kohaldatavaid keskkonnanalaseid õigusakte, tuleks TEN-T nõuetes arvesse võtta iga veete (näiteks vabalt voolavad või reguleeritud jõed) hüdro-morfoloogiat ning keskkonna- ja elurikkuse poliitika eesmärgi. Sellist lähenemisviisi tuleks kaaluda vesikonna tasandil.
- (46) Kuna meresadamad on üle-euroopalise transpordivõrgu maismaataristu sisenemis- ja väljumispunktid, täidavad nad olulist rolli piiriüleste mitmeliigiliste ühendustena, mis on lisaks transpordisõlmedele ka kaubandusväravad, tööstusklastid ja energiakeskused, näiteks avamere tuuleenergiarajatiste kasutuselevõtu korral.
- (47) Kui lähimerevedude osakaal kaupade ja reisijate vedamisel kasvab, võib see aidata oluliselt kaasa transpordisektori CO₂ heite vähendamisele. Euroopa mereruumi edendamiseks tuleks luua või ajakohastada lähimereveomarsruute ning arendada meresadamaid ja nende ühendusi sisemaaga, et tagada nende tõhus ja kestlik integreerimine teiste transpordiliikidega.
- (48) Liidu maanteetranspordi arvele langeb kolm neljandikku kogu sisemaisest kaubaveost (tonnkilomeetrite põhjal) ja ligikaudu 90 % kogu sisemaisest reisijateveost (reisijakilomeetrite koguarvu põhjal). Arvestades maanteetranspordi tähtsust ja kohustust parandada liiklusohutust kooskõlas säästva ja aruka liikuvuse strateegia vahe-eesmärgiga, on vaja parandada maanteetaristut ohutuse seisukohast.
- (49) Üle-euroopaline transpordivõrk peaks tagama tõhusa mitmeliigilise transpordi, et reisijate- ja kaubaveo jaoks oleks võimalik valida paremaid ja säästvamaid transpordiliike ning et võimaldada suurte mahtude koondamist kaugvedudeks. Selle eesmärgi saavutamisel peaks olema keskne roll mitmeliigilise transpordi terminalidel.
- (50) Linnatranspordisõlmed etendavad olulist rolli üle-euroopalises transpordivõrgus liikuvate reisijate ja seal veetavate veoste lähte- või lõppsihtkohana (viimase etapina) ning eri transpordiliikide siseste või vaheliste üleminekupunktidenä. Tuleks tagada, et läbilaskevõime kitsaskohad ja ebapiisav võrguühendus linnatranspordisõlmedes ei takistaks enam mitmeliigilist transporti üle-euroopalises transpordivõrgus.
- (51) Linnatranspordisõlmede jaoks tuleks töötada välja säästva linnalise liikumiskeskonna kava, mis on pikaajaline ja kõikehõlmav terviklik kauba ja reisijate liikuvuse kava

kogu funktsionaalse linnapiirkonna jaoks ning kujutab endast tõhusat ühtset raamistikku linnaliikuvuse probleemide lahendamiseks¹³. See peaks sisaldama linnatranspordisüsteemi praeguse ja tulevase toimimise aluseks olevaid eesmärgi, sihtväärtusi ja näitajaid vähemalt seoses kasvuhooonegaaside heite, ummikute, õnnetuste ja vigastuste, transpordiliikide osakaalu ja liikuvusteenuste juurdepääsuga, samuti andmeid õhu- ja mürasaaste kohta linnades.

- (52) Liikmesriigid peaksid kehtestama säästva linnalise liikumiskeskonna kavade riikliku toetusprogrammi, mille eesmärk on edendada säästva linnalise liikumiskeskonna kavade kasutuselevõttu ning parandada tegevuse koordineerimist piirkondade ja linnade vahel. Programmi raames tuleks toetada piirkondi ja linna kvaliteetsete säästva linnalise liikumiskeskonna kavade väljatöötamisel ning tugevdada nende kavade rakendamise jälgimist ja hindamist seadusandlike meetmete, suuniste, suutlikkuse suurendamise, abi ja võimaliku rahalise toetuse kaudu.
- (53) Raamprogrammi „Euroopa horisont“ raames ellu viidava kliimaneutraalsete ja arukate linnade missiooni eesmärk on tagada, et 2030. aastaks on liidus 100 kliimaneutraalset linna. Missioonis osalevad linnad tegutsevad eksperimenteerimis- ja innovatsioonikeskustena, mille eeskuju teised linnad järgivad 2050. aastaks.
- (54) Digitaalsed mitmeliigilise liikuvuse teenused aitavad tõhustada eri transpordiliikide integreerimist, koondades mitu transpordipakkumist üheks pakkumiseks. Nende teenuste edasiarendamine peaks aitama stimuleerida kõige säästvamate transpordiliikide, ühistranspordi ja aktiivse liikuvuse, näiteks kõndimise ja jalgrattasõidu eelistamist.
- (55) Transpordi info- ja kommunikatsioonitehnoloogia (IKT) süsteemid on vajalikud selleks, et luua alus liikluse ja vedude optimeerimiseks, liiklusohutuse tagamiseks ning seonduvate teenuste parandamiseks. Tuleks hõlbustada teabevooge transpordi- ja liikuvusvõrgus, sealhulgas liidu liikuvuse andmeruumi kasutuselevõtu kaudu. Reisijatele vajalik teave, sealhulgas teave piletimüügi- ja broneerimissüsteemide kohta, peaks olema kättesaadav.
- (56) Intelligentsete transpordisüsteemid ja -teenused ning uued kujunemisjärgus tehnoloogilised lahendused peaksid toimima katalüsaatorina intelligentsete transpordisüsteemide ja -teenuste kasutuselevõtuks kõikidel üleeuroopalise transpordivõrgu teedel.
- (57) Üleeuroopalist transpordivõrku on vaja piisavalt planeerida. See tähendab ka seda, et kogu võrgus tuleb rakendada konkreetseid nõudeid seoses taristu, IKT-süsteemide, seadmete ja teenustega, sealhulgas Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruses (EL) [...] [alternatiivkütuste taristu kasutuselevõtu kohta]¹⁴ kindlaks määratud alternatiivkütuste taristu kasutuselevõtu nõudeid. Seepärast tuleb tagada, et neid nõudeid kohaldatakse kõikjal Euroopas asjakohaselt ja kooskõlastatult kõikide transpordiliikide suhtes ning transpordiliikide omavaheliste ühenduste suhtes kogu üleeuroopalises transpordivõrgus ja sellest väljaspool, et saada kasu võrguefektist ja võimaldada tõhusaid üleeuroopalisi kaugvedusid. Selleks et tagada alternatiivkütuste kasutuselevõtt kogu üleeuroopalise transpordivõrgu teedevõrgus kooskõlas määruses

¹³ Säästva linnalise liikumiskeskonna kava kontseptsiooni tutvustati esmakordselt 2013. aastal ELi linnalise liikumiskeskonna paketi (COM(2013) 913 final, I lisa).

¹⁴ Euroopa Parlamendi ja nõukogu [...] määrus, milles käsitletakse alternatiivkütuste taristu kasutuselevõttu ja millega tunnistatakse kehtetuks Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv 2014/94/EL (ELT L [...]).

(EL) [...] [alternatiivkütuste taristu kasutuselevõtu kohta] sätestatud eesmärkidega, tuleks määruses (EL) [...] [alternatiivkütuste taristu kasutuselevõtu kohta] sisalduvaid viiteid põhivõrgule käsitada viidetena käesolevas määruses määratletud põhivõrgule. Määruses (EL) [...] [alternatiivkütuste taristu kasutuselevõtu kohta] sisalduvaid viiteid üldvõrgule tuleks käsitada viidetena käesolevas määruses määratletud laiendatud põhivõrgule ja üldvõrgule.

- (58) Üleeuroopaline transpordivõrk peaks olema aluseks uute tehnoloogiliste lahenduste ja innovatsiooni, näiteks 5G-taristu ulatuslikule kasutuselevõtule, mis võib aidata suurendada Euroopa transpordisektori üldist tõhusust ja suutlikkust tagada turvalisi reisijatevooge tõhusate vahendite abil, muuta ühistranspordi või keskkonnahoidlikuma transpordi reisijate jaoks atraktiivsemaks ning vähendada transpordisektori CO₂ jalajälge. See aitab kaasa nii Euroopa rohelise kokkuleppe eesmärkide saavutamisele kui ka liidu energiapuudulikkuse suurendamise eesmärgi saavutamisele. Nende eesmärkide saavutamiseks tuleks kogu üleeuroopalisel transpordivõrgul parandada alternatiivkütuste ja nendega seotud taristu kättesaadavust.
- (59) Üleeuroopalisel transpordivõrgul tuleks kasutusele võtta piisaval hulgal üldkasutatavaid kerg- ja raskesõidukite kiirlaadimispunkte. See peaks tagama täieliku piiriülese ühenduvuse ja võimaldama elektrisõidukite liikumist kogu liidus. Üleeuroopalise transpordivõrgu vahemaapõhised eesmärgid, mis on määratud kindlaks määruses (EL) [...] [alternatiivkütuste taristu kasutuselevõtu kohta], peavad tagama elektrisõidukite laadimispunktide piisava katvuse liidu peamistes teedevõrkudes.
- (60) Üleeuroopalise transpordivõrgu üldkasutatava laadimistaristuga, nagu see on määratletud määruses (EL) [...] [alternatiivkütuste taristu kasutuselevõtu kohta], peaksid kaasnema nõuded, mis käsitlevad laadimistaristu kasutuselevõttu mitmeliigilise transpordi terminalides ja mitmeliigilise reisijateveo sõlmipunktides, et võimaldada pikamaaveokite laadimist kauba peale- või mahalaadimise ajal või veokijuhi puhkepausi ajal ning busside laadimist mitmeliigilise reisijateveo sõlmipunktides. Kui terminalide või reisijateveo sõlmipunktide jaoks saadakse liidu või riigi toetust, tuleks vaba ringluse eesmärgil tagada, et juurdepääs laadimisele on õiglane, läbipaistev ja mittediskrimineeriv, et vältida konkreetsete ettevõtjate kinnistumist või võimalikke konkurentsimoonutusi. Kui laadimistaristu ehitatakse liidu või riigi vahenditest, peaks hinnakujundus olema kõigi volitatud ettevõtjate või isikute jaoks läbipaistev ja mittediskrimineeriv.
- (61) Taristu ebapiisav ohutus, turvalisus ja usaldusväärsus, mille põhjuseks on loodulikud ohud, sealhulgas kliimaga seotud sündmused ja muud erakorralised sündmused, nagu pandeemiad, inimtegevusest tingitud kataastroofid, näiteks õnnetused, või tahtlikust tegevusest (näiteks terrorismist ja küberrünnakutest) tingitud häiringud on üleeuroopalise transpordivõrgu tõhususe ja toimimise üks peamisi probleeme. Näiteks viimastel aastatel on transpordivooge märkimisväärselt häirinud õnnetused, mis tulenesid mitmest äärmuslikest ilmastikunähtustest tingitud looduskataastroofist. Seega tuleks parandada transpordivõrgu vastupidavust kliimamuutustele, looduslikele ohtudele, inimtegevusest tingitud kataastroofidele ja muudele häiringutele, tuginedes riskihindamisele ja vastupidavuse suurendamise meetmetele, mida kriitilise tähtsusega üksused võtavad transpordisektoris vastavalt direktiivile [...] kriitilise tähtsusega üksuste vastupidavusvõime kohta¹⁵.

¹⁵ Vt komisjoni ettepanek võtta vastu Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv kriitilise tähtsusega üksuste vastupidavusvõime kohta (COM(2020) 829 final).

- (62) Võttes arvesse COVID-19 pandeemia ajal kriisi ohjamisel saadud kogemusi¹⁶ ning selleks, et tulevikus vältida liiklushäiringuid ja ettenägematuid olukordi, peaksid liikmesriigid transporditaristu planeerimisel pidama silmas taristu turvalisust ja vastupidavust kliimamuutustele, looduslikele ohtudele, inimtegevusest tingitud katastroofidele ja muudele liidu transpordisüsteemi toimimist mõjutavatele häiringutele. Selleks peaksid Euroopa transpordikoridorid hõlmama ka olulisi ümbersuunamisliine, mida saab kasutada põhimarsruutidel esinevate ummikute või muude probleemide korral. Lisaks saab mitmeliigilisusest tulenevalt üks transpordiliik hädalukorras asendada teist transpordiliiki.
- (63) Ettevõtjate, sealhulgas kolmanda riigi füüsilise isiku või kolmanda riigi ettevõtja omandis või kontrolli all olevate ettevõtjate, sealhulgas kolmandas riigis asutatud ettevõtjate osalemine võib kiirendada üleeuroopalise transpordivõrgu rajamist. Teatavatel asjaoludel võib kolmanda riigi füüsilise isiku või kolmanda riigi ettevõtja omandis või kontrolli all olevate ettevõtjate osalemine ühishuviprojektides või nende poolt sellistele projektidele kaasaaitamine siiski ohustada ELi julgeolekut ja avalikku korda. Ilma et see piiraks määruse (EL) 2019/452¹⁷ kohast koostöömehhanismi ja lisaks sellele mehhanismile on vaja suuremat teadlikkust sellisest osalemisest või kaasaaitamisest, et võimaldada avaliku sektori asutustel sekkuda, kui ilmneb, et see mõjutab tõenäoliselt liidu julgeolekut või avalikku korda ning et osalemine või kaasaaitamine ei kuulu määruse (EL) 2019/452 kohaldamisalasse.
- (64) Hooldus on nüüd ja edaspidi liikmesriikide peamiseks ülesandeks; oluline on, et väljaehitatud üleeuroopalist transpordivõrku hooldataks nõuetekohaselt, et tagada teenuste kõrge kvaliteet. Taristuprojektide kavandamisel ja nendega seotud hangete korraldamisel tuleks järgida olulusringipõhist lähenemisviisi.
- (65) Selleks et tagada üleeuroopalise transpordivõrgu suurima strateegilise tähtsusega osade rakendamine ettenähtud aja jooksul, tuleks kasutada koridoripõhist lähenemisviisi eri projektide riikidevaheliseks koordineerimiseks ja koridori arendamise sünkroniseerimiseks, maksimeerides seeläbi võrgust saadavat kasu.
- (66) Euroopa transpordikoridorid peaksid aitama arendada üleeuroopalise transpordivõrgu taristut viisil, mis võimaldab kõrvaldada kitsaskohad, tõhustada piiriüleseid ühendusi ning parandada tõhusust ja kestlikkust. Nad peaksid aitama suurendada ühtekuuluvust parema territoriaalse koostöö kaudu. Samuti tuleks nende puhul silmas pidada transpordipoliitika laiemaid eesmärgi ning hõlbustada transpordiliikide koostalitlusvõimet, omavahelist integreerimist ja mitmeliigilist transporti. Koridoripõhine lähenemisviis peaks olema läbipaistev ja selge ning selliste koridoride haldamine ei tohiks põhjustada halduskoormuse või -kulude liigset kasvu.
- (67) Kokkuleppel asjaomase liikmesriigiga peaksid Euroopa koordinaatorid hõlbustama Euroopa transpordikoridoride ja kahe horisontaalse prioriteedi – ERTMSi ja Euroopa mereruumi – koordineeritud rakendamist. Nad peaksid hõlbustama meetmeid õige juhtimisstruktuuri kujundamiseks ning Euroopa transpordikoridoride ja kahe horisontaalse prioriteediga seotud esmatähtsate investeeringute kindlaksmääramiseks.

¹⁶ Teatis rohelise transpordikoridori rakendamise kohta piirihaldusmeetmeid käsitlevate suuniste alusel, et kaitsta inimeste tervist ning tagada kaupade ja esmatähtsate teenuste kättesaadavus (C(2020) 1897 final, ELT C 96 I, 24.3.2020, lk 1), ja komisjoni 28. oktoobri 2020. aasta teatis Euroopa Parlamendile, Euroopa Ülemkogule ja nõukogule majanduse elushoidmiseks vajalike roheliste transpordikoridoride ajakohastamise kohta COVID-19 pandeemia taasleviku tingimustes (COM(2020) 685 final).

¹⁷ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 19. märtsi 2019. aasta määrus (EL) 2019/452, millega luuakse liitu tehtavate välismaiste otseinvesteeringute taustauuringute raamistik (ELT L 79I, 21.3.2019, lk 1).

- (68) Euroopa ja riiklikud transporditaristu planeerimise ja rakendamise raamistikud ning Euroopa koordinaatorite tööplaanid peaksid aitama kaasa käesoleva määruse eesmärkide saavutamiseks vajalike investeeringute planeerimisele ja õigeaegsele rakendamisele.
- (69) Euroopa koordinaatorite tööplaan tuleks kasutada selleks, et edendada koostööd kõigi asjaomaste sidusrühmade vahel, tugevdada vastastikust täiendavust liikmesriikide ja taristuettevõtjate meetmetega ning eelkõige määrata kindlaks investeeringutega seotud vahe-eesmärgid ja prioriteedid. Tööplaanide alusel peaks komisjon võtma vastu rakendusaktid, milles sätestatakse taristu planeerimise ja rahastamise prioriteedid.
- (70) Üleeuroopalise transpordivõrgu kaartide tehniliseks aluseks on üleeuroopalise transpordivõrgu interaktiivne geograafiline ja tehniline infosüsteem (TENtec).
- (71) Vastavalt liidu sõjaväelise liikuvuse tegevuskavale, mis võeti vastu 2018. aasta märtsis,¹⁸ peaks komisjon hindama vajadust kohandada üleeuroopalist transpordivõrku nii, et see hõlmaks taristu sõjalist kasutamist. Üleeuroopalise transpordivõrgu vajaduste ja sõjaliste vajaduste analüüsi¹⁹ põhjal tuleks üleeuroopaliselt võrku lisada täiendavaid maanteid ja raudteid, et suurendada tsiviil- ja militaartranspordivõrkude koostoiimet.
- (72) Selleks et maksimeerida kooskõla suuniste ja liidu tasandil kättesaadavate asjakohaste rahastamisvahendite kavandamise vahel, peaks üleeuroopalise transpordivõrgu rahastamine olema kooskõlas käesoleva määrusega ning põhinema eelkõige Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusel (EL) 2021/1153²⁰. Lisaks peaks võrgu rahastamine tuginema ka muudele liidu õigusaktide kohastele rahastamisvahenditele, nagu programm „InvestEU“, taaste- ja vastupidavusraha, ühtekuuluvuspoliitika, programm „Euroopa horisont“ ja muud Euroopa Investeeringupanga loodud rahastamisvahendid. Ühishuviprojektide rahastamise võimaldamiseks tuleks määruses (EL) 2021/1153 sisalduvaid viiteid mitmeliigilise logistika platvormidele, meremagistraalidele ja telemaatilistele rakendustele käsitada viidetena käesolevas määruses määratletud mitmeliigilise kaubaveo terminalidele, Euroopa mereruumile ja transpordi IKT-süsteemidele. Samal eesmärgil tuleks määruses (EL) 2021/1153 sisalduvaid viiteid põhivõrgule käsitada viidetena, mis hõlmavad ka käesolevas määruses määratletud laiendatud põhivõrku.
- (73) Üleeuroopalise transpordivõrgu eesmärkide saavutamiseks, eelkõige seoses liidu transpordisüsteemi digitaliseerimisega ja CO₂ heite vähendamisega, on vaja tugevat õigusraamistikku. Liikmesriigid peaksid rakendama ambitsioonikaid reforme, et lahendada säästva transpordiga seotud sõlmküsimused, mis on Euroopa poolaasta raames kindlaks tehtud. Taaste- ja vastupidavusraha toetatakse nii reforme kui ka investeeringuid, mille eesmärk on muuta transport säästvamaks, vähendada heidet ning suurendada ohutust ja tõhusust. Selleks vajalikud meetmed sisalduvad heakskiidetud taaste- ja vastupidavuskavades.

¹⁸ Ühisteatis Euroopa Parlamendile ja nõukogule sõjaväelise liikuvuse tegevuskava kohta (JOIN(2018) 5 final).

¹⁹ Komisjoni talituste 17. juuli 2020. aasta ühine töödokument sõjaliste vajaduste ja üleeuroopalise transpordivõrgu vajaduste erinevuste ajakohastatud analüüsi kohta (SWD(2020) 144 final).

²⁰ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 7. juuli 2021. aasta määrus (EL) 2021/1153, millega luuakse Euroopa ühendamise rahastu ja tunnistatakse kehtetuks määrused (EL) nr 1316/2013 ja (EL) nr 283/2014 (ELT L 249, 14.7.2021, lk 38).

- (74) Selleks et ajakohastada I ja II lisas esitatud kaarte ning sadamate, lennujaamade, terminalide ja linnatranspordisõlmede loetelu, et võtta arvesse võimalikke muutusi, mis on seotud transporditaristu teatavate elementide tegeliku kasutamisega võrreldes eelnevalt kehtestatud kvantitatiivsete künnistega, peaks komisjonil olema õigus võtta kooskõlas Euroopa Liidu toimimise lepingu artikliga 290 vastu delegeeritud õigusakte I ja II lisa muutmiseks. On eriti oluline, et komisjon korraldaks oma ettevalmistava töö käigus asjakohaseid konsultatsioone, sealhulgas ekspertide tasandil, ja et kõnealused konsultatsioonid toimuksid kooskõlas 13. aprilli 2016. aasta institutsioonidevahelises parema õigusloome kokkuleppes²¹ sätestatud põhimõtetega. Eelkõige selleks, et tagada delegeeritud õigusaktide ettevalmistamises võrdne osalemine, saavad Euroopa Parlament ja nõukogu kõik dokumendid liikmesriikide ekspertidega samal ajal ning nende ekspertidel on pidev juurdepääs komisjoni eksperdirühmade koosolekutele, millel arutatakse delegeeritud õigusaktide ettevalmistamist.
- (75) Mõningaid võrgu osi haldavad muud osalised kui liikmesriigid. Liikmesriigid peavad siiski tagama, et võrgu osi reguleerivaid eeskirju kohaldatakse nende territooriumil nõuetekohaselt.
- (76) Selleks et tagada käesolevas määruses sätestatud kohustuste tõrgeteta ja tulemuslik rakendamine, toetab komisjon liikmesriike tehnilise toe instrumendi²² kaudu, pakkudes kohandatud tehnilist oskusteavet reformide, sealhulgas üleeuroopalise transpordivõrgu arendamist edendavate reformide kavandamiseks ja rakendamiseks.
- (77) Selleks et tagada ühetaolised tingimused käesoleva määruse rakendamiseks, tuleks komisjonile anda rakendamisvolitused seoses rakendusaktidega, milles sätestatakse vesikondade võrdlusveetasemed ja miinimumnõuded (hea laevatatavusseisund), milles määratletakse ühtne üksus taristuga seotud piiriüleste ühishuviprojektide ehitamiseks ja juhtimiseks ning millega kehtestatakse metoodika seoses liikmesriikide poolt linnalise liikumiskeskonna kohta kogutavate andmetega, ning seoses rakendusaktidega, mis käsitlevad Euroopa transpordikoridoride ja kahe horisontaalse prioriteediga seotud tööplaan ning Euroopa transpordikoridori konkreetsete lõikude rakendamist või Euroopa transpordikoridori transporditaristu või horisontaalsete prioriteetidega seotud erinõuete rakendamist. Neid volitusi tuleks kasutada kooskõlas Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusega (EL) nr 182/2011²³.
- (78) Kuna käesoleva määruse eesmärged, nimelt üleeuroopalise transpordivõrgu kooskõlastatud rajamist ja arendamist, ei suuda liikmesriigid piisavalt saavutada ning nende eesmärkide kooskõlastamise vajaduse tõttu on neid parem saavutada liidu tasandil, võib liit võtta meetmeid kooskõlas Euroopa Liidu lepingu artiklis 5 sätestatud subsidiaarsuse põhimõttega. Kooskõlas kõnealuses artiklis sätestatud proportsionaalsuse põhimõttega ei lähe käesolev määrus nimetatud eesmärkide saavutamiseks vajalikust kaugemale.
- (79) Määrust (EL) 2021/1153 on vaja muuta, et kohandada selle sätteid eesmärgiga integreerida põhivõrgukoridorid Euroopa transpordikoridoridesse. Euroopa

²¹ Euroopa Parlamendi, Euroopa Liidu Nõukogu ja Euroopa Komisjoni vahel 13. aprillil 2016 sõlmitud institutsioonidevaheline parema õigusloome kokkulepe (ELT L 123, 12.5.2016, lk 1).

²² Euroopa Parlamendi ja nõukogu 10. veebruari 2021. aasta määrus (EL) 2021/240, millega luuakse tehnilise toe instrument.

²³ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 16. veebruari 2011. aasta määrus (EL) nr 182/2011, millega kehtestatakse eeskirjad ja üldpõhimõtted, mis käsitlevad liikmesriikide läbiviidava kontrolli mehhanisme, mida kohaldatakse komisjoni rakendamisvolituste teostamise suhtes (ELT L 55, 28.2.2011, lk 13).

transpordikoridoride määratlus ja teetrasside valik sätestatakse käesolevas määruses ning nendega asendatakse kõnealuses määruses määratletud põhivõrgukoridorid.

- (80) Määrust (EL) nr 913/2010 on vaja muuta, et kohandada selle sätteid eesmärgiga integreerida raudtee-kaubaveokoridorid Euroopa transpordikoridoridesse.
- (81) Määrus (EL) nr 1315/2013 tuleks kehtetuks tunnistada,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA MÄÄRUSE:

I PEATÜKK

ÜLDPÕHIMÕTTED

Artikkel 1

Reguleerimisese

1. Käesoleva määrusega kehtestatakse suunised, mille alusel arendatakse üleeuroopalist transpordivõrku, mis koosneb üldvõrgust ning põhivõrgust ja laiendatud põhivõrgust, kusjuures kaks viimast luuakse üldvõrgu baasil.
2. Käesoleva määrusega määratakse kindlaks
 - (a) suurima strateegilise tähtsusega Euroopa transpordikoridorid üleeuroopalise transpordivõrgu prioriteetsete lõikude baasil;
 - (b) ühishuviprojektid ning sätestatakse nõuded, mida tuleb täita üleeuroopalise transpordivõrgu taristu arendamisel ja rakendamisel.
3. Käesolevas määruses sätestatakse üleeuroopalise transpordivõrgu arendamise prioriteedid ja nähakse ette meetmed üleeuroopalise transpordivõrgu rakendamiseks.

Artikkel 2

Kohaldamisala

1. Käesolevat määrust kohaldatakse üleeuroopalise transpordivõrgu suhtes, nagu on näidatud I lisas esitatud kaartidel. Üleeuroopaline transpordivõrk hõlmab transporditaristut, sealhulgas alternatiivkütuste kasutuselevõtuks vajalikku taristut ja transpordi IKT-süsteeme ning sellise taristu tõhusat haldamist ja kasutamist edendavaid meetmeid ning säästvate ja tõhusate transporditeenuste loomist ja toimimist võimaldavaid meetmeid.
2. Üleeuroopalise transpordivõrgu taristu koosneb raudtee-, sisevee-, mere-, maantee- ja lennutranspordi, mitmeliigilise transpordi ja linnatranspordisõlmede transpordi taristust, nagu on sätestatud II, III ja IV peatüki asjaomastes jagudes.

Artikkel 3

Mõisted

Käesolevas määruses kasutatakse järgmisi mõisteid:

- (a) „ühishuviprojekt“ – käesoleva määruse kohaselt ellu viidav projekt;

- (b) „naaberriik“ – riik, mis kuulub Euroopa naabruspoliitika, laienemispoliitika, Euroopa Majanduspiirkonna, Euroopa Vabakaubanduse Assotsiatsiooni või ELi ja Ühendkuningriigi kaubandus- ja koostöölepingu kohaldamisalasse;
- (c) „NUTS piirkond“ – ühises statistiliste territoriaalüksuste liigituses (NUTS) määratletud piirkond;
- (d) „piiriülene lõik“ – lõik, mis tagab ühishuviprojekti jätkumise mõlemal pool piiri ning asub kahe liikmesriigi piirile lähimate linnatranspordisõlmede vahel või liikmesriigi ja naaberriigi vahel;
- (e) „kitsaskoht“ – füüsiline, tehniline, funktsionaalne, tegevusalane või haldustakistus, mis põhjustab süsteemi tõrke, mõjutades pikamaa- või piiriüleste voogude järjepidevust;
- (f) „linnatranspordisõlm“ – linnapiirkond, kus linnapiirkonnas ja selle ümbruses asuvad üleeuroopalise transpordivõrgu transporditaristu elemendid, nagu sadamad, sealhulgas reisiterminalid, lennujaamad, raudteejaamad, bussiterminalid, logistikaplatvormid ja -rajatised ning kaubaterminalid, on ühendatud selle taristu muude elementidega ning piirkondliku ja kohaliku liikluse taristuga;
- (g) „isoleeritud võrk“ – liikmesriigi raudteevõrk või selle osa, mille rööpmelaius on erinev Euroopa standardsest nominaalsest rööpmelaiusest (1 435 mm), mille puhul teatavad suured taristuinvesteeringud ei saa olla põhjendatud majandusliku kulutõhususe mõttes selle võrgu eripära tõttu, mis tuleneb võrgu geograafilisest eraldatusest või perifeersest asukohast;
- (h) „taristuettevõtja“ – asutus või ettevõtja, kes vastutab eelkõige transporditaristu rajamise või hooldamise eest, sealhulgas taristu kontrolli- ja ohutussüsteemide haldamise eest;
- (i) „mitmeliigiline transport“ – reisijate- ja/või kaubavedu, milleks kasutatakse vähemalt kahte transpordiliiki;
- (j) „digitaalsed mitmeliigilise liikuvuse teenused“ – teenused, mis on määratletud direktiivi (EL) [...] (mis käsitleb intelligentsete transpordisüsteemide kasutuselevõtu raamistikku)²⁴ artiklis 4;
- (k) „koostalitlusvõime“ – taristu, sealhulgas transpordiliigi või -segmendi digitaalse taristu võime (sealhulgas kõik regulatiivsed, tehnilised ja käitamistingimused) võimaldada ohutuid ja katkematud liiklus- ja teabevooge, millega saavutatakse selle taristuliigi või -segmendi nõutav toimimistase;
- (l) „mitmeliigilise reisijateveo sõlmpunkt“ – vähemalt kahe reisijateveoks kasutatava transpordiliigi vaheline ühenduspunkt, kus on tagatud reiseave, juurdepääs ühistranspordile ja võimalused vahetada transpordiliiki, sealhulgas süsteemi „Pargi ja sõida“ ja aktiivse liikuvuse rajatised, ning mis toimib ühenduslülina linnatranspordisõlmede ja pikemaid vahemaid hõlmavate transpordivõrkude vahel;
- (m) „mitmeliigilise kaubaveo terminal“ – rajatis, mis on ette nähtud kauba ümberlaadimiseks vähemalt kahe transpordiliigi vahel või kahe eri raudteesüsteemi

²⁴ Direktiiv 2021/..., millega muudetakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu 7. juuli 2010. aasta direktiivi 2010/40/EL, mis käsitleb raamistikku intelligentsete transpordisüsteemide kasutuselevõtmiseks maanteetranspordis ja liideste jaoks teiste transpordiliikidega (ELT L [...]).

vahel ning kauba ajutiseks ladustamiseks, nagu sisevee- või meresadamates, siseveeteedel ja lennujaamades asuvad terminalid ning raudtee-/maanteeterminalid, sealhulgas määruses (EL) 2021/1153 osutatud mitmeliigilise logistika platvormid;

- (n) „logistikaplatvorm“ – ala, mis on otseselt seotud üleeuroopalise transpordivõrgu transporditaristuga ning kus on vähemalt üks kaubaterminal ja mis võimaldab teostada logistikatoiminguid;
- (o) „säästva linnalise liikumiskeskonna kava“ – strateegilise liikuvuse planeerimise dokument, mille eesmärk on parandada inimeste, ettevõtete ja kaupade juurdepääsu funktsionaalsele linnapiirkonnale (sealhulgas pendelrändetsoonid) ning liikuvust selles funktsionaalses linnapiirkonnas;
- (p) „aktiivne liikuvus“ – inimeste või kauba transport mootorita vahendite abil, mis põhineb inimeste kehalisel aktiivsusel;
- (q) „transpordi IKT-süsteemid“ – info- ja kommunikatsioonitehnoloogia süsteemid ja rakendused, mis kasutavad info-, side-, navigatsiooni- või positsioneerimis- / asukoha määramise tehnoloogiat ning võimaldavad töödelda, säilitada ja vahetada üleeuroopalise transpordivõrgu taristu, liikuvuse ja liikluse tõhusaks haldamiseks vajalikke andmeid ja teavet, edastada asjakohast teavet ametiasutustele ning pakkuda kodanikele, kaubasaatjatele ja käitajatele lisaväärtusteenuseid, sealhulgas võrgu vastupidava, ohutu, turvalise, keskkonnahoidliku ja läbilaskevõime seisukohast tõhusa kasutamise süsteemid. Need hõlmavad punktides r–x osutatud süsteeme, tehnoloogilisi lahendusi ja teenuseid ning võivad hõlmata ka sõidukil olevaid seadmeid koos vastavate taristukomponentidega;
- (r) „intelligentne transpordisüsteem“ – Euroopa Parlamendi ja nõukogu 7. juuli 2010. aasta direktiivi 2010/40/EL (mis käsitleb raamistikku intelligentsete transpordisüsteemide kasutuselevõtmiseks maanteetranspordis ja liideste jaoks teiste transpordiliikidega)²⁵ artikli 4 punktis 1 määratletud süsteem;
- (s) „laevaliikluse seire- ja teabesüsteemid (VTMIS)“ – süsteemid, mida kasutatakse liikluse ja meretranspordi seireks ja juhtimiseks ning mis kasutavad laevade automaatsete identifitseerimissüsteemide (AIS), laevade kaugtuvastus- ja jälgimissüsteemide (LRIT) ning rannikuäärsete radarisüsteemide ja raadioside abil saadud teavet, nagu on sätestatud Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivis 2002/59/EÜ,²⁶ sealhulgas riiklike meresõiduohutuse teabesüsteemide integreerimine SafeSeaNeti kaudu;
- (t) „jõeteabeteenused (RIS)“ – siseveeteedel kasutatav info- ja kommunikatsioonitehnoloogia, nagu on määratletud Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2005/44/EÜ²⁷ artikli 3 punktis a;
- (u) „Euroopa merenduse ühtsete kontaktpunktide keskkond“ – liidu sadamaid külastavate laevade teavituskohustustega seotud teabe elektrooniliseks edastamiseks

²⁵ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 7. juuli 2010. aasta direktiiv 2010/40/EL, mis käsitleb raamistikku intelligentsete transpordisüsteemide kasutuselevõtmiseks maanteetranspordis ja liideste jaoks teiste transpordiliikidega (ELT L 207, 6.8.2010, lk 1).

²⁶ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 27. juuni 2002. aasta direktiiv 2002/59/EÜ, millega luuakse ühenduse laevaliikluse seire- ja teabesüsteem ning tunnistatakse kehtetuks nõukogu direktiiv 93/75/EMÜ (EÜT L 208, 5.8.2002, lk 10).

²⁷ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 7. septembri 2005. aasta direktiiv 2005/44/EÜ ühtlustatud jõeteabeteenuste kohta ühenduse siseveeteedel (ELT L 255, 30.9.2005, lk 152).

loodud õigus- ja tehniline raamistik, mis hõlmab riiklike merenduse ühtsete kontaktpunktide võrgustikku ja muid ühtlustatud komponente, nagu on sätestatud Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruses (EL) 2019/1239²⁸;

- (v) „lennuliikluse korraldamise / aeronavigatsiooniteenuste süsteem (ATM/ANS-süsteem)“ – süsteemid ja komponendid, mida kasutatakse lennuliikluse korraldamiseks ja/või aeronavigatsiooniteenuste osutamiseks;
- (w) „Euroopa raudteeliikluse juhtimissüsteem (ERTMS)“ – komisjoni määruse (EL) 2016/919²⁹ lisa punktis 2.2 määratletud süsteem;
- (x) „raadiopõhine ERTMS“ – 2. või 3. taseme ERTMS, mis kasutab rongile liikumissuunide saatmiseks raadiot, nagu on sätestatud komisjoni määruses (EL) 2016/919³⁰;
- (y) „B-klassi süsteemid“ – komisjoni määruse (EL) 2016/919 lisa punktis 2.2 määratletud varasemast ajast pärinevad rongiturvangu- ja raadio-häälsidesüsteemid;
- (z) „meresadam“ – maismaa- ja veeala, mis hõlmab taristut ja seadmeid, mis võimaldavad eelkõige veesõidukite vastuvõtmist, nende laadimist ja lossimist, kauba ladustamist, vastuvõtmist ja väljasaatmist, reisijate, meeskonna ja teiste isikute pardaleminekut ja pardalt lahkumist, ning võimalikku muud sadamaalal asuvat transpordiettevõtjatele vajalikku taristut;
- aa) „lähimerevedu“ – lasti ja reisijate meritsi vedu liikmesriikide geograafilistes vetes asuvate sadamate vahel või liikmesriigi vetes asuva sadama ja liidu vetega külgneva sisemere äärsel kolmandast riigist naaberriigi vetes asuva sadama vahel;
- ab) „elektrooniline kaubaveoteave (eFTI)“ – õigusnormidega ette nähtud teabe elektrooniline edastamine ettevõtjate ja pädevate asutuste vahel vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusele (EL) 2020/1056³¹;
- ac) „ühtne Euroopa taevas“ – Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrustega (EÜ) nr 549/2004,³² (EÜ) nr 550/2004,³³ (EÜ) nr 551/2004³⁴ ja (EL) 2018/1139³⁵ kehtestatud menetlused, mille eesmärk on tugevdada lennuliikluse ohutusstandardeid, aidata kaasa lennutranspordisüsteemi kestlikule arengule ning parandada lennuliikluse korraldamise ja aeronavigatsiooniteenuste üldist tulemuslikkust üldises lennuliikluses;

²⁸ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 20. juuni 2019. aasta määrus (EL) 2019/1239, millega luuakse Euroopa merenduse ühtsete kontaktpunktide keskkond ja tunnistatakse kehtetuks direktiiv 2010/65/EL (ELT L 198, 25.7.2019, lk 64).

²⁹ Komisjoni 27. mai 2016. aasta määrus (EL) 2016/919 Euroopa Liidu raudteesüsteemi juhtkäskude ja signaalimise allsüsteemide koostalitluse tehnilise kirjelduse kohta (ELT L 158, 15.6.2016, lk 1).

³⁰ Komisjoni 27. mai 2016. aasta määrus (EL) 2016/919 Euroopa Liidu raudteesüsteemi juhtkäskude ja signaalimise allsüsteemide koostalitluse tehnilise kirjelduse kohta (ELT L 158, 15.6.2016, lk 1).

³¹ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 15. juuli 2020. aasta määrus (EL) 2020/1056 elektroonilise kaubaveoteabe kohta (ELT L 249, 31.7.2020, lk 33).

³² Euroopa Parlamendi ja nõukogu 10. märtsi 2004. aasta määrus (EÜ) nr 549/2004, millega sätestatakse raamistik ühtse Euroopa taeva loomiseks (ELT L 96, 31.3.2004, lk 1).

³³ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 10. märtsi 2004. aasta määrus (EÜ) nr 550/2004 aeronavigatsiooniteenuste osutamise kohta ühtses Euroopa taevas (ELT L 96, 31.3.2004, lk 10).

³⁴ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 10. märtsi 2004. aasta määrus (EÜ) nr 551/2004 õhuruumi korraldamise ja kasutamise kohta ühtses Euroopa taevas (ELT L 96, 31.3.2004, lk 20).

³⁵ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 4. juuli 2018. aasta määrus (EL) 2018/1139, mis käsitleb tsiviillennunduse valdkonna ühisnorme ja millega luuakse Euroopa Liidu Lennundusohutusamet (ELT L 212, 22.8.2018, lk 1).

- ad) „vertikaalsed õhkutõusu ja maandumist võimaldav taristu (*vertiport*)“ – ala, mida kasutatakse vertikaalselt startivate ja maanduvate õhusõidukite maandumiseks ja õhkutõusmiseks;
- ae) „kosmodroom“ – kosmosesõidukite katsetamiseks ja startimiseks ette nähtud rajatis;
- af) „projekt SESAR“ – Euroopa lennuliikluse uue põlvkonna juhtimissüsteemi (SESAR) kui ühtse Euroopa taeva raamistiku tehnoloogiasamba projekt;
- ag) „Euroopa raudteeprojekt“ – Euroopa raudtee ühisettevõtte või selle eelkäija Shift2Raili projekt;
- ah) „Euroopa lennuliikluse korraldamise üldkava“ – lennuliikluse korraldamise ajakohastamise peamine planeerimisvahend, milles määratakse kindlaks projekti SESAR elluviimiseks vajalikud arendus- ja kasutuselevõtuprioriteedid ning mis on heaks kiidetud nõukogu otsusega 2009/320/EÜ³⁶;
- ai) „raudteekaubaveo haldamine“ – määruse (EL) nr 913/2010 artiklis 8 osutatud haldusorganid;
- aj) „hooldus“ – toimingud, mida tuleb korrapäraselt, perioodiliselt või hädaolukorras teha selleks, et vara oleks selle eeldatava kasutusea jooksul võimalik kasutada samal teenus- ja ohutustasemel kooskõlas käesoleva määrusega;
- ak) „sotsiaal-majanduslik kulude-tulude analüüs“ – projekti väärtuse kvantitatiivne eelhindamine tunnustatud meetodika alusel, mille käigus võetakse arvesse kõiki asjakohaseid sotsiaalseid, majanduslikke, kliima- ja keskkonnamõju tuluseid ja kulusid. Kliima- ja keskkonnamõju kulude ja tulude analüüs põhineb Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2011/92/EL³⁷ kohaselt teostataval keskkonnamõju hindamisel;
- al) „alternatiivkütused“ – määruse (EL) [...] [alternatiivkütuste taristu kasutuselevõtu kohta] artikli 2 punktis 3 määratletud alternatiivkütused;
- am) „ohutu ja turvaline parkimisala“ – reisijate- või kaubaveoga tegelevatele sõidukijuhtidele juurdepääsetav parkimisala, mis vastab Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EÜ) nr 561/2006³⁸ artikli 8a lõike 1 nõuetele ning mis on sertifitseeritud vastavalt liidu standarditele ja menetlustele kooskõlas kõnealuse määruse artikli 8a lõikega 2;
- an) „liikumisel kaalumise süsteem“ – maanteetaristule paigaldatud automaatne süsteem, mille eesmärk on teha kindlaks liikuvad sõidukid või liidendsõidukid, mis tõenäoliselt ületavad Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivis 96/53/EÜ³⁹ sätestatud asjakohaseid massipiiranguid.

³⁶ Nõukogu 30. märtsi 2009. aasta otsus 2009/320/EÜ, millega kinnitatakse ühtse Euroopa taeva Euroopa lennuliikluse uue põlvkonna juhtimissüsteemi (SESAR) projekti Euroopa lennuliikluse korraldamise üldkava (ELT L 95, 9.4.2009, lk 41).

³⁷ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 13. detsembri 2011. aasta direktiiv 2011/92/EL teatavate riiklike ja eraprojektide keskkonnamõju hindamise kohta (ELT L 26, 28.1.2002, lk 1).

³⁸ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 15. märtsi 2006. aasta määrus (EÜ) nr 561/2006, mis käsitleb teatavate autovedusid käsitlevate sotsiaalõigusnormide ühtlustamist (ELT L 102, 11.4.2006, lk 1).

³⁹ Nõukogu 25. juuli 1996. aasta direktiiv 96/53/EÜ, millega kehtestatakse teatavatele ühenduses liikuvatele maantesõidukitele siseriiklikus ja rahvusvahelises liikluses lubatud maksimaalmõõtmed ning rahvusvahelises liikluses lubatud täismass (EÜT L 235, 17.9.1996, lk 59).

Üleeuroopalise transpordivõrgu eesmärgid

1. Üleeuroopalise transpordivõrgu arendamise üldeesmärk on luua kogu liitu hõlmav kõrgetele kvaliteedistandarditele vastav mitmeliigiline võrk.
2. Üleeuroopaline transpordivõrk tugevdab liidu sotsiaalset, majanduslikku ja territoriaalset ühtekuuluvust ning aitab luua Euroopa ühtset transpordipiirkonda, mis on kestlik, tõhus ja vastupidav, toob suuremat kasu selle kasutajatele ja toetab kaasavat majanduskasvu. Üleeuroopaline transpordivõrk peab pakkuma Euroopa lisaväärtust, toetades järgmisse nelja valdkonda kuuluvaid eesmärke:
 - (a) kestlikkus, mida aitab saavutada:
 - i) heitevaba liikuvuse edendamine kooskõlas asjakohaste liidu CO₂ heite vähendamise eesmärkidega;
 - ii) säästvamate transpordiliikide suurema kasutamise võimaldamine, sealhulgas arendades edasi pikamaa kiirraudtee-reisijateveovõrku ja täielikult koostalitlusvõimelist raudtee-kaubaveovõrku ning usaldusväärset siseveeteede ja lähimereveomarsruutide võrku kogu liidus;
 - iii) parem keskkonnakaitse;
 - iv) väliskulude, sealhulgas keskkonna, tervise, ummikute ja õnnetustega seotud kulude vähendamine;
 - v) suurem energiajulgeolek;
 - (b) ühtekuuluvus, mida aitab saavutada:
 - i) juurdepääsetavus ja ühenduvus kõigi liidu piirkondade, sealhulgas äärepoolseimate piirkondade ning muude kaugete, saare-, perifeersete ja mägipiirkondade ning hõredalt asustatud piirkondade puhul;
 - ii) taristu kvaliteedi erinevuste vähendamine liikmesriikide vahel;
 - iii) nii reisijate- kui ka kaubaveo puhul ühelt poolt pikamaaliikluse ning teiselt poolt linnatranspordisõlmedes piirkondlike ja kohalike transporditeenuste jaoks kasutatava transporditaristu tõhus koordineerimine ja ühendamine;
 - iv) transporditaristu, mis võtab arvesse liidu eri osade konkreetset olukorda ja hõlmab tasakaalustatult kõiki Euroopa piirkondi;
 - (c) tõhusus, mida aitab saavutada:
 - i) taristu kitsaskohtade kõrvaldamine ja puuduvate ühenduste rajamine nii transporditaristute piires kui ka nendevahelistes ühenduspunktides, liikmesriikide territooriumidel ja nende vahel;
 - ii) koostalitlusvõime funktsionaalsete, halduslike, tehniliste ja tegevusalaste kitsaskohtade, sealhulgas digitaliseerimise puudujääkide kõrvaldamine;
 - iii) riiklike, piirkondlike ja kohalike transpordivõrkude koostalitlusvõime;
 - iv) kõigi transpordiliikide, sealhulgas linnatranspordisõlmede, optimaalne integreerimine ja ühendamine;

- v) majanduslikult tõhusa ja kvaliteetse transpordi edendamine, mis aitab suurendada majanduskasvu ja konkurentsivõimet;
 - vi) uue ja olemasoleva taristu tõhusam kasutamine;
 - vii) kulutõhus uuenduslike tehnoloogia- ja tegevuskontseptsioonide rakendamine;
- (d) kasutajate saadava kasu suurendamine, mida aitab saavutada:
- i) kasutajatele juurdepääsu tagamine ning nende liikuvus- ja transpordivajaduste täitmine, võttes eelkõige arvesse haavatavas olukorras olevate inimeste, sealhulgas puudega või piiratud liikumisvõimega inimeste ning kauges piirkonnades, sealhulgas äärepoolseimates piirkonnades ja saartel elavate inimeste vajadusi;
 - ii) nii reisijate- kui ka kaubaveo puhul ohutute, turvaliste ja kõrgete kvaliteedistandardite, sealhulgas kasutajatele osutatavate teenuste kvaliteedi tagamine;
 - iii) taristule esitatavate nõuete kehtestamine, eelkõige koostalitlusvõime, ohutuse ja turvalisuse valdkonnas, et tagada juurdepääsetavate ja taskukohaste transporditeenuste kvaliteet, tõhusus ja kestlikkus;
 - iv) sellise liikuvuse toetamine, mis arvestab muutuvat kliimat ning on vastupidav looduslikele ohtudele ja inimtegevusest tingitud katastroofidele ning mille puhul on tagatud hädaabi- ja päästeteenuste tõhus ja kiire osutamine, sealhulgas puudega või piiratud liikumisvõimega inimeste puhul;
 - v) taristu vastupidavuse tagamine, eelkõige piiriülestel lõikudel;
 - vi) võrgus esinevate häiringute korral alternatiivsete transpordilahenduste, sealhulgas muude transpordiliikide pakkumine.

Artikkel 5

Ressursitõhus võrk ja keskkonnakaitse

1. Üleeuroopalist transpordivõrku kavandatakse, arendatakse ja käitatakse ressursitõhusal viisil järgmiste meetmete kaudu, järgides kohaldatavaid liidu ja liikmesriikide keskkonnanõudeid:
 - (a) arendades uut taristut ning parandades ja hooldades olemasolevat transporditaristut, eelkõige võttes taristu ehitamise või parandamise kavandamisel arvesse hooldamist taristu kogu kasutusea vältel ja hoides taristut töökorras;
 - (b) optimeerides taristute integreerimist ja ühendamist;
 - (c) võttes kasutusele alternatiivkütuste laadimis- ja tankimistaristu;
 - (d) võttes kasutusele transpordivaldkonna uued tehnoloogilised lahendused ja IKT-süsteemid, et säilitada või parandada taristu toimimist;
 - (e) optimeerides taristu kasutamist, eelkõige läbilaskevõime ja liikluse tõhusa korraldamise kaudu;

- (f) võttes arvesse võimalikku koostoimet muude võrkudega, eelkõige üleeuroopaliste energia- või telekommunikatsioonivõrkudega;
 - (g) arendades keskkonnahoidlikku, kestlikku ja kliimamuutustele vastupidavat taristut, mis on kavandatud minimeerima negatiivset mõju võrgu ümbruses elavate kodanike tervisele, keskkonnale ja ökosüsteemide seisundi halvenemisele;
 - (h) võttes piisavalt arvesse transpordivõrgu ja selle taristu vastupidavust muutuva kliima, looduslike ohtude ja inimtegevusest tingitud katastroofide ning tahtlike häiringute suhtes, pidades silmas nende küsimuste lahendamist;
 - (i) tagades taristu vastupidavuse, eriti piiriülestes lõikudes, ning kiire reageerimise liiklushäiringutele ja nendest taastumise.
2. Üleeuroopalise transpordivõrgu kavandamisel ja arendamisel võivad liikmesriigid kohandada lõikude üksikasjalikku teetrasside valikut artikli 56 lõike 1 punktis e osutatud piirides, võttes arvesse liidu eri osade eripärasid, näiteks asjaomaste piirkondade topograafilisi omadusi ja keskkonnakaalu lusi, tagades samal ajal vastavuse käesolevale määrusele.
 3. Kavade ja projektide keskkonnamõju hinnatakse kooskõlas nõukogu direktiiviga 92/43/EMÜ⁴⁰ ning Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiividega 2000/60/EÜ,⁴¹ 2001/42/EÜ,⁴² 2002/49/EÜ,⁴³ 2009/147/EÜ⁴⁴ ja 2011/92/EL⁴⁵. Selliste ühishuviprojektide puhul, mille keskkonnamõju ei ole käesoleva määruse jõustumise kuupäevaks veel hinnatud, peaks keskkonnamõju hindamine hõlmama ka olulise kahju ärahoidmise põhimõtte järgimise hindamist.

Artikkel 6

Üleeuroopalise transpordivõrgu järkjärguline arendamine

1. Üleeuroopalist transpordivõrku arendatakse järk-järgult kolmes etapis: põhivõrk valmib 31. detsembriks 2030, laiendatud põhivõrk 31. detsembriks 2040 ja üldvõrk 31. detsembriks 2050. Selle saavutamiseks tuleb eelkõige ühtse ja läbipaistva meetoodilise lähenemisviisi alusel rakendada selle võrgu struktuuri, mis hõlmab üldvõrku ning põhivõrku ja laiendatud põhivõrku ning milles linnatranspordisõlmed toimivad pikamaaliikluse ning piirkondlike ja kohalike transpordivõrkude ühenduspunktidenä.

⁴⁰ Nõukogu 21. mai 1992. aasta direktiiv 92/43/EMÜ looduslike elupaikade ning loodusliku loomastiku ja taimestiku kaitse kohta (EÜT L 206, 22.7.1992, lk 7).

⁴¹ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 23. oktoobri 2000. aasta direktiiv 2000/60/EÜ, millega kehtestatakse ühenduse veepoliitika alane tegevusraamistik (EÜT L 327, 22.12.2000, lk 1).

⁴² Euroopa Parlamendi ja nõukogu 27. juuni 2001. aasta direktiiv 2001/42/EÜ teatavate kavade ja programmide keskkonnamõju hindamise kohta (EÜT L 197, 21.7.2001, lk 30).

⁴³ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 25. juuni 2002. aasta direktiiv 2002/49/EÜ, mis on seotud keskkonnamõju hindamise ja kontrollimisega (EÜT L 189, 18.7.2002, lk 12).

⁴⁴ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 30. novembri 2009. aasta direktiiv 2009/147/EÜ loodusliku linnustiku kaitse kohta (ELT L 20, 26.1.2010, lk 7).

⁴⁵ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 13. detsembri 2011. aasta direktiiv 2011/92/EL teatavate riiklike ja eraprojektide keskkonnamõju hindamise kohta (ELT L 26, 28.1.2012, lk 1).

2. Üldvõrk koosneb üleeuroopalise transpordivõrgu kõigist olemasolevatest ja planeeritavatest transporditaristutest ning hõlmab kõnealuste taristute tõhusat, sotsiaalselt ja ökoloogiliselt kestlikku kasutamist edendavaid meetmeid.
3. Põhivõrk ja laiendatud põhivõrk koosnevad üleeuroopalise transpordivõrgu nendest osadest, mis ehitatakse üleeuroopalise transpordivõrgu arendamise eesmärkide saavutamiseks esmajärjekorras välja.

Artikkel 7

Euroopa transpordikoridorid

Euroopa transpordikoridorid koosnevad üleeuroopalise transpordivõrgu nendest osadest, mis on strateegiliselt kõige olulisemad Euroopas säästva ja mitmeliigilise kauba- ja reisijateveo voogude edendamiseks ning koostalitlusvõimelise kvaliteetse taristu ja tegevuse tulemuslikkuse arendamiseks.

Artikkel 8

Ühishuviprojektid

1. Ühishuviprojektid peavad aitama üleeuroopalise transpordivõrgu arendamisele kaasa uue transporditaristu rajamise, olemasoleva transporditaristu ajakohastamise või võrgu ressursitõhusat kasutamist edendavate meetmete kaudu.
2. Ühishuviprojekt peab:
 - (a) aitama saavutada eesmärke, mis kuuluvad artiklis 4 sätestatud neljast valdkonnast vähemalt kahte;
 - (b) olema sotsiaal-majanduslike kulude-tulude analüüsi põhjal majanduslikult elujõuline;
 - (c) pakkuma Euroopa lisaväärtust.
3. Ühishuviprojekt hõlmab kogu projektitsükli, sealhulgas teostatavusuuringuid ja loamenetlusi, ehitust, käitamist ja hindamist.
4. Liikmesriigid võtavad kõik vajalikud meetmed tagamaks, et projektid viiakse ellu kooskõlas asjakohaste liidu ja siseriiklike õigusaktidega, eelkõige keskkonda, kliimakaitset, ohutust, turvalisust, konkurentsi, riigiabi, riigihankeid, rahvatervist ja juurdepääsetavust käsitlevate liidu õigusaktidega ning mittediskrimineerimist käsitlevate õigusaktidega.
5. Komisjon võib rakendusaktiga kohustada liikmesriike asutama taristut hõlmavate piiriüleste ühishuviprojektide ehitamiseks ja juhtimiseks ühtse üksuse. Asjaomasel Euroopa koordinaatoril on selle üksuse juhatuses ja/või nõukogus vaatleja staatus.

Artikkel 9

Koostöö kolmandate riikidega

1. Liit võib teha koostööd naaberriikidega, et ühendada üleeuroopaline transpordivõrk nende riikide taristuvõrkudega, et edendada majanduskasvu ja konkrentsivõimet ning eelkõige:
 - (a) edendada üleeuroopalise transpordivõrgu poliitika laiendamist kolmandatesse riikidesse;

- (b) tagada üleeuroopalise transpordivõrgu ja kolmandate riikide transpordivõrkude vaheline ühendus piiripunktides, et kindlustada sujuvad liiklusvood, piirikontroll, piirivalve ja muud piirikontrollimenetlused;
 - (c) ehitada välja kolmandate riikide transporditaristu, mis on ühenduslüliks liidu üleeuroopalise transpordivõrgu osade vahel;
 - (d) edendada üleeuroopalise transpordivõrgu ja kolmandate riikide võrkude koostalitlusvõimet;
 - (e) hõlbustada meretransporti ja edendada lähimereveomarsruute liidu ja kolmandate riikide vahel;
 - (f) hõlbustada siseveetransporti liidu ja kolmandate riikide vahel;
 - (g) hõlbustada lennutransporti liidu ja kolmandate riikide vahel, et edendada tõhusat ja kestlikku majanduskasvu ja konkurentsivõimet, sealhulgas ühtse Euroopa taeva laiendamist ja lennuliikluse korraldamise alase koostöö parandamist;
 - (h) ühendada ja rakendada nendes riikides transpordi IKT-süsteeme.
2. IV lisas on esitatud üleeuroopalise transpordivõrgu konkreetsetesse naaberriikidesse pikendamise indikatiivsed kaardid, millel on asjakohastel juhtudel eristatud põhi- ja üldvõrku vastavalt käesoleva määruse kriteeriumidele.

II PEATÜKK

ÜLDSÄTTED

Artikkel 10

Põhivõrku, laiendatud põhivõrku ja üldvõrku käsitlevad üldsätted

1. Põhivõrk, laiendatud põhivõrk ja üldvõrk peavad:
 - (a) vastama I lisas esitatud kaartidele ja II lisas esitatud loeteludele;
 - (b) olema täiendavalt täpsustatud taristukomponentide kirjeldusega;
 - (c) vastama transporditaristule esitatavatele nõuetele, mis on sätestatud käesolevas peatükis ning III ja IV peatükis;
 - (d) olema ühishuviprojektide kindlamääramise aluseks.
2. Põhivõrk ja laiendatud põhivõrk koosnevad üldvõrgu nendest osadest, mis ehitatakse üleeuroopalise transpordivõrgu poliitika eesmärkide saavutamiseks esmajärjekorras välja. Määruses (EL) 2021/1153 sisalduvaid viiteid põhivõrgule käsitatakse viidetena, mis hõlmavad ka käesolevas määruses määratletud laiendatud põhivõrku. Määruses (EL) [...] [alternatiivkütuste taristu kasutuselevõtu kohta] sisalduvaid viiteid põhivõrgule käsitatakse viidetena käesolevas määruses määratletud põhivõrgule. Määruses (EL) [...] [alternatiivkütuste taristu kasutuselevõtu kohta] sisalduvaid viiteid üldvõrgule käsitatakse viidetena käesolevas määruses määratletud laiendatud põhivõrgule ja üldvõrgule.

3. Võrgu transpordisõlmed on sätestatud II lisa ning hõlmavad linnatranspordisõlmi, lennujaamu, meresadamaid ja siseveesadamaid ning raudtee-/maanteeterminale.
4. Liikmesriigid võtavad asjakohaseid meetmeid, et käesoleva määruse asjakohaste sätete kohaselt arendatav põhivõrk, laiendatud põhivõrk ja üldvõrk valmiksid artikli 6 lõikes 1 sätestatud tähtaegadeks, kui käesolevas määruses ei ole sätestatud teisiti.

Artikkel 11

Euroopa transpordikoridore käsitlevad üldsätted

1. Euroopa transpordikoridorid on täpsustatud III lisa kaartidel.
2. Liikmesriigid võtavad asjakohaseid meetmeid, et Euroopa transpordikoridore arendataks selliselt, et need vastaksid käesoleva määruse sätetele põhivõrgu osaks oleva liikmesriikide taristu puhul 31. detsembriks 2030, kui ei ole sätestatud teisiti, ja laiendatud põhivõrgu osaks oleva liikmesriikide taristu puhul 31. detsembriks 2040, kui ei ole sätestatud teisiti.
3. Komisjonil on õigus võtta kooskõlas käesoleva määruse artikliga 60 vastu delegeeritud õigusakte, et muuta käesoleva määruse III lisa esitatud Euroopa transpordikoridore teetrasside valikut, eelkõige selleks, et võtta arvesse peamiste kaubavoogude ja liikluse arengut või olulisi muutusi võrgus.

Artikkel 12

Põhivõrgu, laiendatud põhivõrgu ja üldvõrgu üldised prioriteedid

1. Põhivõrgu, laiendatud põhivõrgu ja üldvõrgu arendamisel seatakse üldiseks prioriteediks meetmed, mis on vajalikud selleks, et:
 - (a) suurendada kauba- ja reisijatevedu säästvamate transpordiliikide abil eesmärgiga vähendada transpordist tulenevat kasvuhoonegaaside heidet;
 - (b) tagada juurdepääsetavus ja ühenduvus kõigi liidu piirkondade puhul, võttes arvesse territoriaalset ja sotsiaalset ühtekuuluvust ning äärepoolseimate piirkondade ning muude kaugete, saare-, perifeersete ja mägipiirkondade ning hõredalt asustatud piirkondade eripärasid;
 - (c) tagada transpordiliikide optimaalne integreerimine ja koostalitlusvõime;
 - (d) rajada puuduvad ühendused ja kõrvaldada kitsaskohad, eelkõige piiriülestes lõikudes;
 - (e) võtta kasutusele vajalik taristu, mis tagab heiteta sõidukite tõrgeteta liikumise;
 - (f) edendada taristu tõhusat ja säästvat kasutamist ning vajaduse korral suurendada läbilaskevõimet;
 - (g) hoida olemasolevat taristut töökorras ja parandada või säilitada selle kvaliteeti, pidades silmas ohutust, turvalisust, transpordisüsteemi ja -toimingute tõhusust, kliimale ja õnnetustele vastupidavust, keskkonnatoimet ja liiklusvoogude järjepidevust;

- (h) parandada teenuste kvaliteeti ja transporditöötajate sotsiaalseid tingimusi ning kõigi kasutajate, sealhulgas puudega või piiratud liikumisvõimega inimeste ja teiste haavatavas olukorras olevate inimeste juurdepääsu;
 - (i) juurutada ja võtta kasutusele transpordi IKT-süsteeme.
2. Lõikes 1 sätestatud meetmete täiendamiseks pööratakse erilist tähelepanu meetmetele, mis on vajalikud selleks, et:
- (a) aidata kaasa transpordi heitkoguste vähendamisele ja suuremale energiajulgeolekule, edendades heiteta sõidukite ja laevade ning taastuvkütuste ja vähese CO₂ heitega kütuste kasutamist vastava alternatiivkütuste taristu kasutuselevõtu kaudu;
 - (b) leevendada linnapiirkondi läbiva raudtee- ja maanteetranspordi negatiivset mõju;
 - (c) kõrvaldada haldus-, tehnilised ja tegevusalased takistused, eelkõige üleeuroopalise transpordivõrgu koostalitlusvõimet mõjutavad takistused;
 - (d) optimeerida taristu kasutamist, eelkõige läbilaskevõime tõhusa haldamise, liikluskorralduse ja tegevuse parema tulemuslikkuse kaudu.

Artikkel 13

Euroopa transpordikoridoride üldised prioriteedid

Euroopa transpordikoridoride arendamisel seatakse üldiseks prioriteediks meetmed, mis on vajalikud selleks, et:

- (a) arendada tõhusat ja täielikult koostalitlusvõimelist raudtee-kaubaveovõrku kogu liidus;
- (b) arendada kõrgjõudlusega, täielikult koostalitlusvõimelist ja suurtel kiirustel toimivat raudtee-reisijateveovõrku, mis ühendab linnatranspordisõlmi kogu liidus;
- (c) arendada tõrgeteta toimivat siseveeteede, lennundus- ja meretransporditaristu süsteemi;
- (d) arendada ohutut ja turvalist teedevõrku koos piisava alternatiivkütuste taristuga;
- (e) töötada välja täiustatud mitmeliigilise ja koostalitlusvõimelise transpordi lahendusi;
- (f) integreerida transpordiliigid kogu logistikaahelas, ühendades tõhusalt transpordi- ja linnatranspordisõlmed;
- (g) võtta kasutusele vajalik taristu, mis tagab heiteta sõidukite tõrgeteta liikumise.

III PEATÜKK

ERISÄTTED

1. JAGU

Raudteetransporditaristu

Artikkel 14

Taristukomponendid

1. Raudteetransporditaristu koosneb eelkõige järgmisest:
 - (a) raudteeliinid, sealhulgas:
 - i) rööbasteed;
 - ii) pöörangud;
 - iii) raudteeületuskohad;
 - iv) haruteed;
 - v) tunnelid;
 - vi) sillad;
 - vii) keskkonnale avalduvat mõju leevendav taristu;
 - (b) I lisas osutatud liinidel asuvad jaamad reisijate ümberistumiseks raudteetranspordi piires ning raudteetranspordi ja muude transpordiliikide vahel;
 - (c) Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2012/34/EL⁴⁶ artikli 3 punktis 11 määratletud teenindusrajatised (välja arvatud reisijaamad), eelkõige sorteerimisjaamad, rongide koostamise rajatised, manööverdusrajatised, ladustused, hooldusrajatised, muud tehnilised rajatised, nagu puhastus- ja pesurajatised, hädaabi osutamise rajatised ja tankimisrajatised, samuti rööpmelaiuse automaatse vahetamise seadmed;
 - (d) juurdepääsuteed ja viimase kilomeetri raudteeühendused mitmeliigilise kaubaveo terminalidega, mis on raudteega ühendatud, sealhulgas sisevee- ja meresadamates ja lennujaamades, ning raudtee teenindusrajatised;
 - (e) raudteeäärsed juhtkäskude ja signaalimise seadmed;
 - (f) raudteeäärne energiataristu;
 - (g) seotud seadmed;
 - (h) transpordi IKT-süsteemid.
2. Raudteeliinidega seotud tehnilised seadmed võivad hõlmata elektrifitseerimissüsteeme, seadmeid reisijate rongi sisenemiseks ja rongist

⁴⁶ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 21. novembri 2012. aasta direktiiv 2012/34/EL, millega luuakse ühtne Euroopa raudteepiirkond (ELT L 343, 14.12.2012, lk 32).

väljumiseks ning kauba peale- ja mahalaadimiseks jaamades ja terminalides, samuti uuenduslikke tehnoloogilisi lahendusi nende kasutuselevõttuetapis.

Artikkel 15

Üldvõrgu transporditaristule esitatavad nõuded

1. Liikmesriigid tagavad, et üldvõrgu raudteetaristu:
 - (a) vastab Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivile (EL) 2016/797⁴⁷ ja selle rakendusmeetmetele, et saavutada üldvõrgu koostalitlusvõime;
 - (b) vastab direktiivi (EL) 2016/797 artiklite 4 ja 5 kohaselt vastu võetud koostalitluse tehniliste kirjelduste (KTKd) nõuetele, võttes arvesse kõnealuse direktiivi artikli 7 lõike 1 punktides b, c, d ja e sätestatud korda;
 - (c) vastab nõuetele, mis on sätestatud määruses (EL) [...] [alternatiivkütuste taristu kasutuselevõtu kohta].
2. Liikmesriigid tagavad, et üldvõrgu raudteetaristu, sealhulgas artikli 14 lõike 1 punktis d osutatud ühendused, vastab 31. detsembriks 2050 järgmistele tingimustele:
 - (a) on täielikult elektrifitseeritud raudteeliinide osas ja elektrirongide käitamiseks vajalikul määral ka haruteede osas;
 - (b) uute raudteeliinide nominaalne rööpmelaius on 1 435 mm, välja arvatud juhul, kui uus raudteeliin on sellise võrgu pikendus, mille rööpmelaius on erinev liidu peamiste raudteeliinide rööpmelaiusest ja mis on peamistest raudteeliinidest eraldatud;
 - (c) võimaldab ilma eriloata vähemalt 22,5-tonnist teljekoormust;
 - (d) võimaldab ilma eriloata käitada kaubaronge, mille pikkus on vähemalt 740 m (kaasa arvatud vedur(id)). See nõue on täidetud, kui on täidetud vähemalt järgmised tingimused:
 - i) kaheajalise rööbastega liinidel saab vähemalt 50 % kaubarongide liinidest ning vähemalt kaks liini tunni ja suuna kohta eraldada kaubarongidele, mille pikkus on vähemalt 740 m;
 - ii) üherajalise rööbastega liinidel saab vähemalt ühe liini kahe tunni ja suuna kohta eraldada kaubarongidele, mille pikkus on vähemalt 740 m;
 - (e) tagatud on vähemalt standard P400 vastavalt komisjoni rakendusmääruse (EL) 2019/777⁴⁸ lisa tabeli 1 punktile 1.1.1.1.3.5 ilma lisanõudeta saada käitamiseks eriluba.
3. Kohaldatakse järgmisi erandeid:
 - (a) isoleeritud võrgud on vabastatud lõike 2 punktides a, c, d ja e sätestatud nõuetest;

⁴⁷ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 11. mai 2016. aasta direktiiv (EL) 2016/797 Euroopa Liidu raudteesüsteemi koostalitluse kohta (ELT L 138, 26.5.2016, lk 44).

⁴⁸ Komisjoni 16. mai 2019. aasta rakendusmäärus (EL) 2019/777, milles käsitletakse raudteetaristuregistri ühiseid kirjeldusi ja millega tunnistatakse kehtetuks rakendusotsus 2014/880/EL (ELT L 139I, 27.5.2019, lk 312).

- (b) nõuetekohaselt põhjendatud juhtudel võib komisjon liikmesriigi taotlusel teha rakendusaktidega muid erandeid lõikes 2 osutatud nõuetest. Erandi taotlus peab põhinema sotsiaal-majanduslikul kulude-tulude analüüsil ja koostalitlusvõimele avalduva mõju hindamisel. Erand peab vastama Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi (EL) 2016/797⁴⁹ nõuetele ning see peab asjakohasel juhul olema naaberliikmesriigiga või naaberliikmesriikidega kooskõlastatud ja kokku lepitud.

Artikkel 16

Põhivõrgu ja laiendatud põhivõrgu transporditaristule esitatavad nõuded

1. Liikmesriigid tagavad, et põhivõrgu ja laiendatud põhivõrgu raudteetaristu vastab artikli 15 lõikele 1.
2. Liikmesriigid tagavad, et laiendatud põhivõrgu raudteetaristu, sealhulgas artikli 14 lõike 1 punktis d osutatud ühendused, vastab 31. detsembriks 2040 järgmistele tingimustele:
 - (a) taristu vastab artikli 15 lõike 2 punktides a–e sätestatud nõuetele ning laiendatud põhivõrgu kaubaveoliinidel on kaubarongide üldine lubatud sõidukiirus vähemalt 100 km/h;
 - (b) laiendatud põhivõrgu reisijateveoliinide puhul vastab taristu artikli 15 lõike 2 punktides a ja b sätestatud nõuetele;
 - (c) laiendatud põhivõrgu reisijateveoliinidel võimaldab taristu reisirongide lubatud sõidukiirusena vähemalt 160 km/h.

Laiendatud põhivõrgu reisijateveoliini või selle lõikude ehitamisel või ajakohastamisel korraldavad liikmesriigid uuringu, et analüüsida suuremate kiiruste teostatavust ja majanduslikku asjakohasust, ning ehitavad või ajakohastavad liini sellise suurema kiiruse võimaldamiseks, kui selle teostatavus ja majanduslik asjakohasus on tõendatud.
3. Liikmesriigid tagavad, et põhivõrgu raudteetaristu, sealhulgas artikli 14 lõike 1 punktis d osutatud ühendused, vastab 31. detsembriks 2030 järgmistele tingimustele:
 - (a) taristu vastab artikli 15 lõike 2 punktides a–d sätestatud nõuetele ning põhivõrgu kaubaveoliinidel on kaubarongide üldine lubatud sõidukiirus vähemalt 100 km/h;
 - (b) põhivõrgu reisijateveoliinide puhul vastab taristu artikli 15 lõike 2 punktides a ja b sätestatud nõuetele.
4. Liikmesriigid tagavad, et põhivõrgu raudteetaristu, sealhulgas artikli 14 lõike 1 punktis d osutatud ühendused, vastab 31. detsembriks 2040 järgmistele tingimustele:
 - (a) põhivõrgu kaubaveoliinide puhul vastab taristu artikli 15 lõike 2 punktis e sätestatud nõudele;

⁴⁹ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 11. mai 2016. aasta direktiiv (EL) 2016/797 Euroopa Liidu raudteesüsteemi koostalitluse kohta (ELT L 138, 26.5.2016, lk 44).

- (b) põhivõrgu reisijateveoliinide puhul vastab taristu lõike 2 punktis c sätestatud nõudele.
5. Kohaldatakse järgmisi erandeid:
- (a) isoleeritud võrgud on vabastatud lõigetes 2, 3 ja 4 sätestatud nõuetest;
 - (b) nõuetekohaselt põhjendatud juhtudel võib komisjon liikmesriigi taotlusel teha rakendusaktidega muid erandeid lõigetes 2–4 osutatud nõuetest. Iga erand põhineb sotsiaal-majanduslikul kulude-tulude analüüsil ja koostalitlusvõimele avalduva mõju hindamisel. Erand peab vastama direktiivi (EL) 2016/797 nõuetele ning see peab asjakohasel juhul olema naaberliikmesriigiga või naaberliikmesriikidega kooskõlastatud ja kokku lepitud.

Artikkel 17

Euroopa raudteeliikluse juhtimissüsteem

1. Liikmesriigid tagavad, et laiendatud põhivõrgu ja üldvõrgu raudteetaristu, sealhulgas artikli 14 lõike 1 punktis d osutatud ühendused, vastab 31. detsembriks 2040 järgmistele tingimustele:
 - (a) kasutusel on Euroopa raudteeliikluse juhtimissüsteem (ERTMS);
 - (b) B-klassi süsteemid on kasutuselt kõrvaldatud.
2. Liikmesriigid tagavad, et põhivõrgu raudteetaristu, sealhulgas artikli 14 lõike 1 punktis d osutatud ühendused, vastab 31. detsembriks 2030 lõike 1 punkti a nõudele.
3. Liikmesriigid tagavad, et põhivõrgu raudteetaristu, sealhulgas artikli 14 lõike 1 punktis d osutatud ühendused, vastab 31. detsembriks 2040 lõike 1 punkti b nõudele.
4. Liikmesriigid tagavad, et põhivõrgu, laiendatud põhivõrgu ja üldvõrgu raudteetaristu, sealhulgas artikli 14 lõike 1 punktis d osutatud ühendused, on 31. detsembriks 2050 varustatud raadiopõhise ERTMSiga.
5. Liikmesriigid tagavad, et uue liini ehitamise või signaalimissüsteemi uuendamise korral võetakse alates 31. detsembrist 2025 põhivõrgu, laiendatud põhivõrgu ja üldvõrgu raudteetaristus, sealhulgas artikli 14 lõike 1 punktis d osutatud ühendustes, kasutusele raadiopõhine ERTMS.
6. Nõuetekohaselt põhjendatud juhtudel võib komisjon liikmesriigi taotlusel teha rakendusaktidega erandeid lõigetes 1–5 osutatud nõuetest. Erandi taotlus peab põhinema sotsiaal-majanduslikul kulude-tulude analüüsil ja koostalitlusvõimele avalduva mõju hindamisel. Erand peab vastama Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi (EL) 2016/797⁵⁰ nõuetele ning see peab asjakohasel juhul olema naaberliikmesriigiga või naaberliikmesriikidega kooskõlastatud ja kokku lepitud.

Artikkel 18

Euroopa transpordikoridoridele esitatavad tegevusalased nõuded

⁵⁰ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 11. mai 2016. aasta direktiiv (EL) 2016/797 Euroopa Liidu raudteesüsteemi koostalitluse kohta (ELT L 138, 26.5.2016, lk 44).

1. Liikmesriigid tagavad, et 31. detsembriks 2030 ei takista taristuettevõtjate poolt raudteeveo-ettevõtjatele osutatavate teenuste kvaliteet, taristu kasutamise tehnilised ja tegevusalased nõuded ning piirikontrolliga seotud toimingud Euroopa transpordikoridoride raudtee-kaubaveoliinidel osutatavaid raudtee-kaubaveoteenuseid vastamast järgmistele sihtväärtustele:
 - (a) ühegi liidusisese piiriülese lõigu puhul ei ületa piiri ületava kaubarongi peatumisaeg keskmiselt 15 minutit. Rongi peatumisaeg piiriülesel lõigul tähendab kogu täiendavat transiidiaega, mis on seostatav piiriületusega, olenemata selle põhjustest, nagu politsei piirikontroll ja toimingud või taristu või käitamisega seotud või tehnilise ja haldusliku iseloomuga kaalutlused, võtmata arvesse aega, mida ei saa seostada piiriületusega, näiteks toimingud, mida tehakse piiriületuskoha läheduses asuvates rajatistes, kuid mis ei ole olemuslikult piiriületusega seotud;
 - (b) vähemalt 90 % kaubarongidest, mis ületavad Euroopa transpordikoridoris vähemalt ühe piiri, saabuvad sihtkohta või liidu välispiirile, kui sihtkoht on väljaspool liitu, graafikujärgsel ajal või vähem kui 30-minutilise hilinemisega.
2. Liikmesriigid muudavad vajaduse korral direktiivi 2012/34/EL artiklis 30 osutatud lepinguid ja võtavad kooskõlas määrusega (EL) nr 913/2010 asjakohaseid meetmeid lõike 1 punktides a ja b sätestatud sihtväärtuste saavutamiseks.

Artikkel 19

Raudteetaristu arendamise täiendavad prioriteedid

Raudteetaristuga seotud ühishuviprojektide elluviimisel pööratakse artiklites 12 ja 13 sätestatud üldiste prioriteetide kõrval tähelepanu järgmisele:

- (a) raudteetranspordiga kaasneva müra ja vibratsiooni mõju leevendamine, eelkõige veeremit ja taristut puudutavate meetmete, sealhulgas mürakaitsetõkete abil;
- (b) raudteeületuskohtade ohutumaks muutmine;
- (c) raudteetransporditaristu ühendamine siseveesadamataristuga, kui see on asjakohane;
- (d) kaubaveo jaoks oluliste raudteeliinide ehitamisel ja ajakohastamisel taristu arendamine üle 740 m ja kuni 1 500 m pikkuste ning 25,0 t teljekoormusega rongide jaoks, võttes arvesse sotsiaal-majanduslikku kulude-tulude analüüsi;
- (e) raudteede jaoks uuenduslike tehnoloogiliste lahenduste väljatöötamine ja kasutuselevõtmine, tuginedes eelkõige Shift2Raili ja Euroopa raudtee ühisettevõtte tööle, nagu rongide automaatne käitamine, täiustatud liikluskorraldus ja reisijate digitaalne ühenduvus, mis põhineb ERTMSil ja digitaalsetel automaatsetel ühendustel ning 5G ühenduvusel;
- (f) raudteetaristu ehitamisel või ajakohastamisel kõnni- ja jalgrattateede pidevuse ja juurdepääsetavuse tagamine, et edendada aktiivset liikuvust;
- (g) raudteede jaoks uuendusliku alternatiivkütuste tehnoloogia väljatöötamine, näiteks vesinik teelõikude puhul, mis on elektrifitseerimise nõudest vabastatud.

2. JAGU

SISEVEETRANSPORDITARISTU

Artikkel 20

Taristukomponendid

1. Siseveeteede taristu koosneb eelkõige järgmisest:
 - (a) jõed;
 - (b) kanalid;
 - (c) järved;
 - (d) seotud taristu, näiteks lüüsid, tõsteseadmed, sillad, reservuaarid ning nendega seotud üleujutuste ja põua ennetamise ja leevendamise meetmed, mis võivad avaldada positiivset mõju siseveelaevandusele;
 - (e) juurdepääsuteed ja viimase kilomeetri ühendused mitmeliigilise kaubaveo terminalidega, mis on ühendatud siseveeteedega, eelkõige sisevee- ja meresadamates;
 - (f) sildumis- ja puhkekohad;
 - (g) siseveesadamad, sealhulgas sadama põhitaristu, nagu sisebasseinid, kaiseinad, ankrupaigad, maabumissillad, dokid, tammid, tagasitäide, maataide, ning sadamaalal ja väljaspool sadamaala toimuvateks vedudeks vajalik taristu;
 - (h) seotud seadmed;
 - (i) transpordi IKT-süsteemid, sealhulgas jöeteabeteenused;
 - (j) siseveesadamate ühendused üleeuroopalise transpordivõrgu muude transpordiliikidega;
 - (k) taristu, mis on seotud määruses (EL) [...] [alternatiivkütuste taristu kasutuselevõtu kohta] määratletud alternatiivkütuste rajatistega;
 - (l) taristu, mis on vajalik jäätmevabaks tegevuseks ja ringmajanduse meetmeteks.
2. Siseveeteedega seotud seadmete hulka võivad kuuluda seadmed lasti peale- ja mahalaadimiseks ning kaupade ladustamiseks siseveesadamates. Seotud seadmed võivad hõlmata eelkõige jõuseadmeid ja käitamissüsteeme, mis vähendavad saastet, näiteks vee- ja õhusaastet, ning energiatarbimist ja CO₂-mahukust. Nende hulka võivad kuuluda ka jäätmete vastuvõtmise seadmed, kaldaäärse elektritoite seadmed ja muu alternatiivkütuste taristu nii varustamiseks kui ka tootmiseks, kasutatud õli kogumise seadmed ning jäämurdmise, hüdroloogiliste teenuste ning laevatee, sadamaala ja sadamale lähenemise ala süvendamise seadmed, millega tagatakse aastaringne laevatatavus.
3. Siseveesadam on üldvõrgu osa, kui see vastab järgmistele tingimustele:
 - (a) sadamas ümber laaditava kauba aastane kogus ületab 500 000 tonni. Ümberlaadimise aastane kogumaht on Eurostati poolt viimase kolme aasta kohta avaldatud statistika põhjal kindlaks määratud keskmine maht;
 - (b) sadam asub üleeuroopalise transpordivõrgu siseveeteede võrgus.

Artikkel 21

Üldvõrgu transporditaristule esitatavad nõuded

1. Liikmesriigid tagavad, et üldvõrgu siseveesadamad vastavad 31. detsembriks 2050 järgmistele tingimustele:
 - (a) need on ühendatud maantee- või raudteetaristuga;
 - (b) neis on vähemalt üks mitmeliigilise kaubaveo terminal, mis on mittediskrimineerival viisil avatud kõikidele ettevõtjatele ja kasutajatele ning kus kohaldatakse läbipaistvaid ja mittediskrimineerivaid tasusid;
 - (c) need on varustatud rajatistega, mis parandavad sadamates asuvate laevade keskkonnatoimet, sealhulgas vastuvõturajatised, degaseerimisrajatised, müra vähendamise meetmed ning õhusaaste ja veereostuse vähendamise meetmed.
2. Liikmesriigid tagavad, et siseveesadamates võetakse kasutusele alternatiivkütuste taristu kooskõlas määruse (EL) [...] [alternatiivkütuste taristu kasutuselevõtu kohta] nõuetega.

Artikkel 22

Põhivõrgu transporditaristule esitatavad nõuded

1. Liikmesriigid tagavad, et põhivõrgu siseveesadamad vastavad artikli 21 lõike 1 punktides a ja b sätestatud nõuetele 31. detsembriks 2030 ning artikli 21 lõike 1 punktis c sätestatud nõuetele 31. detsembriks 2040.
2. Liikmesriigid tagavad siseveeteede võrgu, sealhulgas artikli 20 lõike 1 punktis e osutatud ühenduste hooldamise, et võimaldada kasutajatele tõhusat, kindlat ja ohutut navigeerimist, tagades veeteede puhul vastavuse miinimumnõuetele ja teenusetasemetele ning vältides nendele miinimumnõuetele või nende aluseks olevatele kriteeriumidele vastavuse (hea laevatatavusseisundi) halvenemist.
3. Liikmesriigid tagavad eelkõige järgmise:
 - (a) jõgede, kanalite, järvede, siseveesadamate ja nende juurdepääsuteede laevatatava kanali sügavus on vähemalt 2,5 m ja kõrgus mitteavatatavate sildade all on vähemalt 5,25 m kindlaksmääratud võrdlusveetasemest, mida ületatakse statistilise keskmisena kindlaksmääratud arvul päevadel aastas.

Võrdlusveetasemed kehtestatakse nende päevade arvu alusel aastas, mil tegelik veetase ületas kindlaksmääratud võrdlusveetaset. Komisjon võtab vastu rakendusaktid, milles sätestatakse eelmises lõigus osutatud võrdlusveetasemed iga vesikonna kohta. Kõnealused rakendusaktid võetakse vastu kooskõlas artikli 59 lõikes 3 osutatud kontrollimenetlusega.

Võrdlusveetasemete kindlaksmääramisel võtab komisjon arvesse nõudeid, mis on sätestatud rahvusvahelistes konventsioonides ja liikmesriikide vahel sõlmitud lepingutes;
 - (b) liikmesriigid avaldavad üldsusele kättesaadaval veebisaidil punktis a osutatud päevade arvu aastas, mil tegelik veetase ületab või ei saavuta laevatatava kanali sügavuse jaoks kindlaks määratud võrdlusveetaset, samuti keskmise ooteaja iga lüüsi juures;
 - (c) lüüside käitajad tagavad, et lüüse käitatakse ja hooldatakse nii, et ooteaeg oleks võimalikult lühike;

- (d) jõgede, kanalite ja järvede puhul osutatakse vastavalt direktiivile 2005/44/EÜ⁵¹ jõteabeteenuseid kõigi teenuste puhul, et tagada kasutajatele reaalajas piiriülene teave.
4. Nõuetekohaselt põhjendatud juhtudel võib komisjon liikmesriigi taotlusel teha rakendusaktidega erandeid lõike 3 punktis a osutatud miinimumnõuetest. Erandi taotlus peab põhinema sotsiaal-majanduslikul kulude-tulude analüüsil ning konkreetsete geograafiliste või oluliste füüsiliste piirangute ja/või keskkonnale ja elurikkusele avalduva võimaliku negatiivse mõju hindamisel.
- Miinimumnõuetele vastavuse halvenemine, mis on tingitud otsesest inimtegevusest või vähesest hoolsusest siseveeteede võrgu hooldamisel, ei õigusta erandi tegemist.
- Liikmesriikidele võidakse teha erand vääramatü jöu korral. Liikmesriigid taastavad varasemad laevatamistingimused niipea, kui olukord seda võimaldab.
- Asjakohasel juhul peab erandi taotlemine olema naaberliikmesriigiga või naaberliikmesriikidega kooskõlastatud ja kokku lepitud.
5. Komisjon võtab vastu rakendusaktid, milles sätestatakse nõuded, mis täiendavad lõike 3 punkti a teise lõigu kohaselt kehtestatud miinimumnõudeid iga vesikonna puhul. Need nõuded võivad olla seotud eelkõige järgmisega:
- (a) veeteede täiendavad parameetrid vaba vooluga jõgede puhul;
 - (b) siseveeteede taristu tehnilised kirjeldused;
 - (c) siseveesadamate taristu tehnilised kirjeldused;
 - (d) sobivad sildumiskohad ja teenused ärikasutajatele;
 - (e) alternatiivse energiataristu kasutuselevõtt, et tagada kogu koridoris võimalus kasutada alternatiivkütuseid;
 - (f) võrgu digitaalsetele rakendustele ja automatiseerimisprotsessidele esitatavad nõuded;
 - (g) taristu vastupidavus kliimamuutustele, looduslikele ohtudele ja inimtegevusest tingitud katastroofidele või tahtlikele häiringutele;
 - (h) uue tehnoloogia ja innovatsiooni kasutuselevõtt ja edendamine heitevabade kütuste ja jõuseadmete valdkonnas.
- Esimeses lõigus osutatud rakendusaktid võetakse vastu kooskõlas artikli 59 lõikes 3 osutatud kontrollimenetlusega.
6. Komisjon tagab ühtse lähenemisviisi hea laevatatavusseisundi kohaldamisele liidus ja võib vastu võtta sellekohased suunised. Punktide e ja f kohaste miinimumnõuete kehtestamisel tagab komisjon, et vesikondadevahelist koostalitlust ei kahjustata.

Artikkel 23

Siseveeteede taristu arendamise täiendavad prioriteedid

⁵¹ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 7. septembri 2005. aasta direktiiv 2005/44/EÜ ühtlustatud jõteabeteenuste kohta ühenduse siseveeteedel (ELT L 255, 30.9.2005, lk 152).

Siseveeteede taristuga seotud ühishuviprojektide elluviimisel pööratakse artiklites 12 ja 13 sätestatud üldiste prioriteetide kõrval tähelepanu järgmisele:

- (a) asjakohastel juhtudel rangematele standarditele vastavuse saavutamine olemasolevate veeteede ajakohastamisel ja uute veeteede rajamisel, et vastata turunõudlusele;
- (b) üleujutuste ja põudade ennetamise ja leevendamise meetmed;
- (c) säästva, ohutu ja turvalise siseveetranspordi edendamine, sealhulgas linnatranspordisõlmedes;
- (d) transpordiks vajaliku taristu ajakohastamine ja läbilaskevõime suurendamine nii sadamaalal kui ka väljaspool seda;
- (e) siseveetranspordi ja transporditaristu keskkonnatoime parandamise meetmete, sealhulgas heiteta ja vähese heitega laevade, ning veekogudele ja veest sõltuvale elurikkusele avalduva mõju leevendamise meetmete edendamine ja arendamine kooskõlas liidu õiguse või asjakohaste rahvusvaheliste lepingute alusel kohaldatavate nõuetega.

3. JAGU

MERETRANSPOORDITARISTU JA EUROOPA MERERUUM

Artikkel 24

Taristukomponendid

1. Euroopa mereruum ühendab ja integreerib lõikes 2 kirjeldatud merenduskomponendid maismaavõrguga; selleks luuakse või ajakohastatakse lähimereveomarsruute liidu territooriumil asuva kahe või enama meresadama vahel või liidu territooriumil asuva ühe või mitme sadama ja liidu vetega külgneva sisemere äärse kolmandast riigist naaberriigi vetes asuva sadama vahel ning arendatakse liidu territooriumil asuvaid meresadamaid ja nende ühendusi sisemaaga, et tagada nende tõhus, elujõuline ja kestlik integreerimine teiste transpordiliikidega.
2. Euroopa mereruum koosneb järgmistest komponentidest:
 - (a) meretransporditaristu põhi- ja üldvõrgu sadamaaladel;
 - (b) laiemat hüvangut pakkuvad meetmed, mis ei ole seotud konkreetsete sadamatega ning mis toovad kasu Euroopa mereruumile ja merendusele laiemalt, näiteks aastaringset laevatatavust tagava tegevuse (jäämurdmine) toetamine, transpordi IKT-süsteemid ja hüdrograafilised uuringud.
3. Lõike 2 punktis a osutatud meretransporditaristu hõlmab eelkõige järgmist:
 - (a) meresadamad, sealhulgas sadamaalal transporditoimingute tegemiseks vajalik taristu;
 - (b) sadama põhitaristu, nagu sisebasseinid, kaiseinad, ankrupaigad, maabumissillad, dokid, tammid, tagasitäide ja maataide;
 - (c) merekanalid;

- (d) navigatsioonivahendid;
- (e) sadamale lähenemise alad, laevateed ja lüüsid;
- (f) lainemurdjad;
- (g) sadamate ühendused üleeuroopalise transpordivõrgu muude transpordiliikidega;
- (h) transpordi IKT-süsteemid, sealhulgas Euroopa merenduse ühtsete kontaktpunktide keskkond ning laevaliikluse seire- ja teabesüsteem;
- (i) taristu, mis on seotud määruses (EL) [...] [alternatiivkütuste taristu kasutuselevõtu kohta] määratletud alternatiivkütuste rajatistega;
- (j) seotud seadmed, mis võivad hõlmata eelkõige seadmeid liikluse ja veoste korraldamiseks, negatiivse keskkonnamõju vähendamiseks, energiatõhususe parandamiseks, müra vähendamiseks ja alternatiivkütuste kasutamiseks, samuti seadmeid, millega tagatakse aastaringne laevatatavus, sealhulgas jäämurdmiseks, hüdroloogilisteks uuringuteks ning sadamaala ja sadamale lähenemise ala süvendamiseks ja kaitseks kasutatavaid seadmeid;
- (k) taristu, mis on vajalik jäätmevabaks tegevuseks ja ringmajanduse meetmeteks.

4. Meresadam on üldvõrgu osa, kui on täidetud vähemalt üks järgmistest tingimustest:

- (a) sadamat aastas läbiva reisiliikluse kogumaht ületab 0,1 % kõiki liidu meresadamaid aastas läbiva reisiliikluse kogumahust. Selle kogumahu võrdlusalus on Eurostati poolt viimase kolme aasta kohta avaldatud statistika põhjal kindlaks määratud keskmine kogumaht;
- (b) sadamas aastas käideldava puist- või muu lasti kogumaht ületab 0,1 % kõikides liidu meresadamates aastas käideldava vastava lasti kogumahust. Selle kogumahu võrdlusalus on Eurostati poolt viimase kolme aasta kohta avaldatud statistika põhjal kindlaks määratud keskmine kogumaht;
- (c) sadam asub saarel ja on üldvõrgus ainus NUTS 3. tasandi piirkonnale juurdepääsu punkt;
- (d) sadam asub äärepoolseimas piirkonnas või perifeerses piirkonnas, enam kui 200 km kaugusel muust lähimast üldvõrgu sadamast.

Artikkel 25

Üldvõrgu transporditaristule esitatavad nõuded

1. Liikmesriigid tagavad järgmise:

- (a) üldvõrgu meresadamates võetakse kasutusele alternatiivkütuste taristu täielikus kooskõlas määruse (EL) [...] [alternatiivkütuste taristu kasutuselevõtu kohta] nõuetega;
- (b) üldvõrgu meresadamad varustatakse taristuga, mis on vajalik selleks, et parandada laevade keskkonnatoimet sadamates, muu hulgas

vastuvõturajatistega laevajäätmete üleandmiseks kooskõlas Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiviga (EL) 2019/883⁵²;

- (c) laevaliikluse seire- ja teabesüsteemi ning teabevahetussüsteemi SafeSeaNet rakendatakse kooskõlas direktiiviga 2002/59/EÜ;
- (d) riiklike merenduse ühtseid kontaktpunkte rakendatakse kooskõlas määrusega (EL) 2019/1239.

2. Liikmesriigid tagavad 31. detsembriks 2050 vastavuse järgmistele tingimustele:

- (a) üldvõrgu meresadamad on ühendatud raudtee- ja maanteetaristuga ning võimaluse korral siseveeteedega, välja arvatud juhul, kui sellist ühendamist takistavad konkreetsed geograafilised või olulised füüsilised piirangud;
- (b) igas üldvõrgu kuuluvas meresadamas, mis teenindab kaubavedu, on vähemalt üks mitmeliigilise kaubaveo terminal, mis on mittediskrimineerival viisil avatud kõikidele ettevõtjatele ja kasutajatele ning kus kohaldatakse läbipaistvaid ja mittediskrimineerivaid tasusid;
- (c) merekanalid, sadamate laevateed ja suudmealad ühendavad kahte merd või võimaldavad juurdepääsu merelt meresadamatele ja vastavad vähemalt artikli 22 nõuetele vastavatele siseveeteedele;
- (d) siseveeteedega ühendatud üldvõrgu meresadamad omavad spetsiaalset läbilaskevõimet siseveelaevade jaoks.

3. Nõuetekohaselt põhjendatud juhtudel võib komisjon liikmesriigi taotlusel teha rakendusaktidega erandeid lõikes 2 osutatud miinimumnõuetest. Erandi taotlus peab põhinema sotsiaal-majanduslikul kulude-tulude analüüsil ning konkreetsete geograafiliste või oluliste füüsiliste piirangute ja/või keskkonnale ja elurikkusele avalduva võimaliku negatiivse mõju hindamisel.

Artikkel 26

Põhivõrgu transporditaristule esitatavad nõuded

- 1. Liikmesriigid tagavad, et põhivõrgu meretransporditaristu vastab artikli 25 lõikele 1.
- 2. Liikmesriigid tagavad, et põhivõrgu meretransporditaristu vastab artikli 25 lõikes 2 sätestatud nõuetele 31. detsembriks 2030.
- 3. Nõuetekohaselt põhjendatud juhtudel võib komisjon liikmesriigi taotlusel teha rakendusaktidega erandeid lõikes 2 osutatud miinimumnõuetest. Erandi taotlus peab põhinema sotsiaal-majanduslikul kulude-tulude analüüsil ning konkreetsete geograafiliste või oluliste füüsiliste piirangute ja/või keskkonnale ja elurikkusele avalduva võimaliku negatiivse mõju hindamisel.

⁵² Euroopa Parlamendi ja nõukogu 17. aprilli 2019. aasta direktiiv (EL) 2019/883, milles käsitletakse sadama vastuvõtuseadmeid laevajäätmete üleandmiseks ja muudetakse direktiivi 2010/65/EL ning millega tunnistatakse kehtetuks direktiiv 2000/59/EÜ (ELT L 151, 7.6.2019, lk 116).

Meretransporditaristu arendamise täiendavad prioriteedid

Meretransporditaristuga seotud ühishuviprojektide elluviimisel pööratakse artiklites 12 ja 13 sätestatud prioriteetide kõrval tähelepanu järgmisele:

- (a) meritsi juurdepääsu parandamine (näiteks lainemurdjad, merekanalid, laevateed, lüüsid, süvendustööd ja navigatsioonivahendid);
- (b) sadama põhitaristu ehitamine või ajakohastamine (näiteks sisebasseinid, kaiseinad, ankrupaigad, maabumissillad, dokid, tammid, tagasitäide ja maataide);
- (c) digitaliseerimis- ja automatiseerimisprotsesside parandamine, pidades eelkõige silmas suuremat ohutust, turvalisust ja kestlikkust;
- (d) uue tehnoloogia ja innovatsiooni kasutuselevõtmine ja edendamine heitevabade ja vähese CO₂ heitega kütuste ja jõuseadmete valdkonnas;
- (e) logistikaahelate ja rahvusvahelise merekaubanduse vastupidavuse parandamine, sealhulgas kliimamuutustega kohanemise mõttes;
- (f) müra vähendamise ja energiatõhususe suurendamise meetmed;
- (g) lähimereveotühenduste teenindamiseks heiteta ja vähese heitega laevade kasutamise edendamine ning meretranspordi keskkonnatoime parandamise meetmete väljatöötamine seoses sadamakülastustega või tarneahela optimeerimisega kooskõlas liidu õiguse või asjakohaste rahvusvaheliste lepingute alusel kohaldatavate nõuetega.

4. JAGU

MAANTEETRANSPORDITARISTU

Taristukomponendid

1. Maanteetransporditaristu koosneb eelkõige järgmisest:
 - (a) maanteed, sealhulgas:
 - i) sillad;
 - ii) tunnelid;
 - iii) ristmikud;
 - iv) ülesõidud;
 - v) mitmetasandilised ristmikud;
 - vi) kindlustatud teepeenrad;
 - vii) parkimis- ja puhkealad, sealhulgas ohutud ja turvalised parkimisalad tarbesõidukite jaoks;
 - viii) liikumisel kaalumise süsteemid;

- ix) alternatiivkütuste rajatistega seotud taristu, mis vastab täielikult määruse (EL) [...] [alternatiivkütuste taristu kasutuselevõtu kohta] nõuetele;
 - x) keskkonnale avalduvat mõju leevendav taristu;
 - (b) seotud seadmed;
 - (c) transpordi IKT-süsteemid;
 - (d) juurdepääsuteed ja viimase kilomeetri ühendused mitmeliigilise kaubaveo terminalidega;
 - (e) kaubaterminalide ja logistikaplatvormide ühendused üleeuroopalise transpordivõrgu teiste transpordiliikidega;
 - (f) bussiterminalid.
2. Lõike 1 punktis a osutatud maanteed on need maanteed, millel on oluline roll pikamaa kauba- ja reisijateveos, mis ühendavad peamisi linna- ja majanduskeskusi ning on ühendatud teiste transpordiliikidega.
 3. Maanteedega seotud seadmed võivad hõlmata eelkõige liikluskorraldusvahendeid, teavitus- ja teejuhatusvahendeid ning tee- ja kasutusmaksude kogumise, ohutuse tagamise, negatiivse keskkonnamõju vähendamise, alternatiivsete jõuseadmetega sõidukite tankimise või laadimise ning tarbesõidukite ohutute ja turvaliste parkimisalade seadmeid.

Artikkel 29

Üldvõrgu transporditaristule esitatavad nõuded

1. Liikmesriigid tagavad järgmise:
 - (a) maanteedtransporditaristu ohutus tagatakse ning seda kontrollitakse ja vajaduse korral parandatakse kooskõlas Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiviga 2008/96/EÜ⁵³;
 - (b) maanteede projekteerimisel, ehitamisel või uuendamisel ja hooldamisel tagatakse kõrgeim liiklusohutuse tase, eelkõige uusimate tehnoloogiliste lahenduste rakendamise kaudu;
 - (c) maanteede projekteerimisel, ehitamisel või uuendamisel ja hooldamisel tagatakse kõrgeim keskkonnakaitse tase, sealhulgas vajaduse korral madala müratasemega teepindade ning äravooluvee kogumise, puhastamise ja keskkonda laskmise kaudu;
 - (d) üle 500 m pikkused maanteedunnelid vastavad Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivile 2004/54/EÜ⁵⁴;
 - (e) asjakohastel juhtudel tagatakse teemaksu kogumise süsteemide koostalitlusvõime kooskõlas Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiviga

⁵³ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 19. novembri 2008. aasta direktiiv 2008/96/EÜ maanteede infrastruktuuri ohutuse korraldamise kohta (ELT L 319, 29.11.2008, lk 59).

⁵⁴ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 29. aprilli 2004. aasta direktiiv 2004/54/EÜ tunnelite miinimumohutusnõuete kohta üleeuroopalises teedevõrgus (ELT L 167, 30.4.2004, lk 39).

(EL) 2019/520⁵⁵ ning komisjoni rakendusmäärusega C/2019/9080⁵⁶ ja komisjoni delegeeritud määrusega C/2019/8369⁵⁷;

- (f) asjakohastel juhtudel kogutakse tee- või kasutusmaks kooskõlas Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiviga 1999/62/EÜ⁵⁸;
- (g) iga maanteetransporditaristus kasutusele võetav intelligentne transpordisüsteem vastab direktiivile (EL) [...] intelligentsete transpordisüsteemide kasutuselevõtu raamistiku kohta⁵⁹ ja see võetakse kasutusele kooskõlas kõnealuse direktiivi alusel vastu võetud delegeeritud õigusaktidega;
- (h) teedevõrgus võetakse kasutusele alternatiivkütuste taristu täielikus kooskõlas määruse (EL) [...] [alternatiivkütuste taristu kasutuselevõtu kohta] nõuetega.

2. Liikmesriigid tagavad, et 31. detsembriks 2050 vastab üldvõrgu maanteetaristu järgmistele nõuetele:

- (a) maantee on spetsiaalselt projekteeritud, ehitatud või uuendatud mootorsõidukite liikluseks ning
 - i) maanteel on – v.a spetsiaalsetes kohtades või ajutiselt – kummagi sõidusuuna jaoks eraldi sõiduteed, mis on teineteisest eraldatud eraldusribaga, mis ei ole ette nähtud liikluseks, või erandjuhtudel muude vahenditega;
 - ii) maantee ei ristu samal tasandil ühegi teise maanteega ega raudtee, trammitee, jalgrattatee ega jalgteega ning
 - iii) maantee ei teeninda sellega piirnevaid kinnistuid;
- (b) puhkealad on üksteisest maksimaalselt 60 km kaugusel, neil aladel on piisavalt ruumi parkimiseks ning need on varustatud ohutuse ja turvalisuse tagamise seadmetega ning asjakohaste rajatistega, sealhulgas sanitaarruumidega, mis vastavad mitmekesise tööjõu vajadustele;
- (c) ohutud ja turvalised parkimisalad on üksteisest maksimaalselt 100 km kaugusel, neil aladel on piisavalt ruumi tarbesõidukite parkimiseks ja need

⁵⁵ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 19. märtsi 2019. aasta direktiiv (EL) 2019/520 liidu elektrooniliste teemaksu kogumise süsteemide koostalitlusvõime ja teemaksude tasumata jätmist käsitleva piiriülese teabevahetuse hõlbustamise kohta (ELT L 91, 29.3.2019, lk 45).

⁵⁶ Komisjoni 28. novembri 2019. aasta rakendusmäärus (EL) 2020/204, milles käsitletakse Euroopa elektroonilise maksukogumisteenuse osutajate üksikasjalikke kohustusi, Euroopa elektroonilise teemaksu kogumise piirkondi käsitleva teatise miinimumsisu, elektrooniliste liideste ja koostalitluse komponentide suhtes kohaldatavaid nõudeid ning millega tunnistatakse kehtetuks otsus 2009/750/EÜ (ELT L 43, 17.2.2020, lk 49).

⁵⁷ Komisjoni 28. novembri 2019. aasta delegeeritud määrus (EL) 2020/203, milles käsitletakse sõidukite klassifitseerimist, Euroopa elektroonilise maksukogumisteenuse kasutajate kohustusi, koostalitluse komponentide suhtes kohaldatavaid nõudeid ja teavitatud asutuste sobivuse miinimumkriteeriume (ELT L 43, 17.2.2020, lk 41).

⁵⁸ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 17. juuni 1999. aasta direktiiv 1999/62/EÜ raskete kaubaveokite maksustamise kohta teatavate infrastruktuuride kasutamise eest (EÜT L 187, 20.7.1999, lk 42).

⁵⁹ Direktiiv 2021/..., millega muudetakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu 7. juuli 2010. aasta direktiivi 2010/40/EL, mis käsitleb raamistikku intelligentsete transpordisüsteemide kasutuselevõtmiseks maanteetranspordis ja liideste jaoks teiste transpordiliikidega (ELT L [...]).

vastavad määruse (EL) 2020/1054⁶⁰ artikli 8 lõike 1 punktis a sätestatud nõuetele;

- (d) liikumisel kaalumise süsteemid on paigaldatud üksteisest kuni 300 km kaugusele. Liikumisel kaalumise süsteemid peavad võimaldama kindlaks teha sõidukid ja liidendsõidukid, mis tõenäoliselt ületavad direktiivis 96/53/EÜ sätestatud lubatud täismassi.
- 3. Liikmesriigid tagavad 31. detsembriks 2030 ohutusega seotud juhtumite või tingimuste avastamiseks vajalike vahendite kasutuselevõtu või kasutamise ning asjakohaste liiklusandmete kogumise eesmärgiga anda liiklusohutusega seotud minimaalset üldist liiklusteavet, nagu see on määratletud komisjoni delegeeritud määruses (EL) nr 886/2013⁶¹.
- 4. Nõuetekohaselt põhjendatud juhtudel võib komisjon liikmesriigi taotlusel teha rakendusaktidega erandeid lõike 2 punktis a sätestatud nõudest, eelkõige juhul, kui liiklustihedus ei ületa 10 000 sõidukit päevas mõlemas suunas või kui on olemas konkreetsed geograafilised või olulised füüsilised piirangud, tingimusel et asjakohane ohutustase on tagatud. Erandi taotlus peab põhinema sotsiaal-majanduslikul kulude-tulude analüüsil ning konkreetsete geograafiliste või oluliste füüsiliste piirangute ja/või investeringutega keskkonnale ja elurikkusele avaldatava võimaliku negatiivse mõju hindamisel.

Artikkel 30

Põhivõrgu ja laiendatud põhivõrgu transporditaristule esitatavad nõuded

- 1. Liikmesriigid tagavad, et põhivõrgu ja laiendatud põhivõrgu maanteetaristu vastab artikli 29 lõikele 1.
- 2. Liikmesriigid tagavad, et 31. detsembriks 2040 vastab põhivõrgu ja laiendatud põhivõrgu maanteetaristu artikli 29 lõike 2 punktides a, c ja d sätestatud nõuetele.
- 3. Liikmesriigid tagavad, et 31. detsembriks 2030 vastab põhivõrgu ja laiendatud põhivõrgu maanteetaristu artikli 29 lõike 2 punktis b sätestatud nõuetele.
- 4. Liikmesriigid tagavad, et 31. detsembriks 2025 vastab põhivõrgu maanteetaristu artikli 29 lõikes 3 sätestatud nõuetele.
- 5. Nõuetekohaselt põhjendatud juhtudel võib komisjon liikmesriigi taotlusel teha rakendusaktidega erandeid artikli 29 lõike 2 punktis a sätestatud nõudest, eelkõige juhul, kui liiklustihedus ei ületa 10 000 sõidukit päevas mõlemas suunas või kui on olemas konkreetsed geograafilised või olulised füüsilised piirangud, tingimusel et asjakohane ohutustase on tagatud. Erandi taotlus peab põhinema sotsiaal-majanduslikul kulude-tulude analüüsil ning konkreetsete geograafiliste või oluliste

⁶⁰ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 15. juuli 2020. aasta määrus (EL) 2020/1054, millega muudetakse määrust (EÜ) nr 561/2006 maksimaalse ööpäevase ja iganädalase sõiduaja, minimaalsete vaheaegade ning ööpäevaste ja iganädalaste puhkeperioodide miinimumnõuete osas ning määrust (EL) nr 165/2014 sõidumeerikute abil positsioneerimise osas (ELT L 249, 31.7.2020, lk 1).

⁶¹ Komisjoni 15. mai 2013. aasta delegeeritud määrus (EL) nr 886/2013, millega täiendatakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2010/40/EL, sätestades kasutajatele liiklusohutusega seotud minimaalse üldise liiklusteabe võimalusel tasuta edastamisega seotud andmed ja korra (ELT L 247, 18.9.2013, lk 6).

füüsiliste piirangute ja/või investeeringutega keskkonnale ja elurikkusele avaldatava võimaliku negatiivse mõju hindamisel.

Artikkel 31

Maanteetaristu arendamise täiendavad prioriteedid

Maanteetaristuga seotud ühishuviprojektide elluviimisel pööratakse artiklites 12 ja 13 sätestatud üldiste prioriteetide kõrval tähelepanu järgmisele:

- (a) liiklusohutuse parandamine ja edendamine, võttes arvesse mitmesuguste vähem kaitstud kasutajate ja liiklejate, eelkõige piiratud liikumisvõimega inimeste vajadusi;
- (b) ummikute leevendamine olemasolevatel maanteedel, eelkõige aruka liikluskorralduse, sealhulgas kellaaast, nädalast või hooajast sõltuvate dünaamiliste ummiku- või teemaksude abil;
- (c) uuenduslike tehnoloogiliste lahenduste, sealhulgas arukate ja automaatsete jõustamisvahendite ning 5G-sidetaristu kasutuselevõtmine, et parandada kontrolli maanteetransporti reguleerivale liidu õigusraamistikule vastavuse üle;
- (d) maanteetaristu ehitamisel või ajakohastamisel kõnni- ja jalgrattateede pidevuse ja juurdepääsetavuse tagamine, et edendada aktiivset liikuvust.

5. JAGU

LENNUTRANSPOORDITARISTU

Artikkel 32

Taristukomponendid

1. Lennutransporditaristu koosneb eelkõige järgmisest:
 - (a) õhuruum, lennuliinid ja lennutrassid;
 - (b) lennujaamad, sealhulgas taristu ja seadmed, mis on vajalikud maapealseks tegevuseks ja transporditoiminguteks lennujaamaalal, samuti vertikaalset õhkutõusu ja maandumist võimaldav taristu ning kosmodroomid;
 - (c) lennujaamade ühendused üleeuroopalise transpordivõrgu muude transpordiliikidega;
 - (d) lennuliikluse korraldamise / aeronavigatsiooniteenuste süsteemid ja nendega seotud seadmed, sealhulgas kosmoses asuvad seadmed;
 - (e) taristu, mis on seotud määruses (EL) [...] [alternatiivkütuste taristu kasutuselevõtu kohta] määratletud alternatiivkütuste rajatistega ja maa peal olevate õhusõidukite elektrivarustusega;
 - (f) taristu, mis on vajalik alternatiivkütuste kohapealseks tootmiseks ja energiatõhususe parandamiseks ning lennujaamade või lennujaamatoimingute (maapealne teenindus, õhusõidukite käitamine ja reisijate maapealne transport) kliima- ja keskkonnamõju ning mürataseme vähendamiseks;

- (g) taristu, mida kasutatakse jäätmete liigiti kogumiseks, jäätmetekke vältimiseks ja ringmajanduse valdkonna toiminguteks.

2. Lennujaam on üldvõrgu osa, kui see vastab vähemalt ühele järgmistest tingimustest:

- (a) kaubalennujaamade puhul moodustab lennujaama aastas läbivate veoste kogumaht vähemalt 0,2 % kõiki liidu lennujaamu aastas läbivate veoste kogumahust;
- (b) reisilennujaamade puhul moodustab lennujaama aastas läbiva reisiliikluse kogumaht vähemalt 0,1 % kõiki liidu lennujaamu aastas läbiva reisiliikluse kogumahust, välja arvatud juhul, kui kõnealune lennujaam asub lähimast üldvõrgu lennujaamast rohkem kui 100 km kaugusel või rohkem kui 200 km kaugusel, kui piirkonnas, kus see asub, on kiirraudteeliin.

Aastane reisiliikluse kogumaht ja aastane veoste kogumaht on Eurostati poolt viimase kolme aasta kohta avaldatud statistika põhjal kindlaks määratud keskmine maht.

Artikkel 33

Põhivõrgu ja üldvõrgu transporditaristule esitatavad nõuded

1. Liikmesriigid tagavad järgmise:

- (a) põhivõrgu lennujaamad on 31. detsembriks 2030 ühendatud üleeuroopalise transpordivõrgu pikamaa raudteevõrguga, sealhulgas kiirraudteevõrguga, ja maanteetransporditaristuga, välja arvatud juhul, kui selliseid ühendusi takistavad konkreetset geograafilised või olulised füüsilised piirangud;
- (b) üldvõrgu lennujaamad, mida aastas läbiva reisiliikluse kogumaht on üle nelja miljoni reisija, on 31. detsembriks 2050 ühendatud pikamaa raudteevõrguga, sealhulgas kiirraudteevõrguga, ja üleeuroopalise transpordivõrgu maanteetransporditaristuga, välja arvatud juhul, kui selliseid ühendusi takistavad konkreetset geograafilised või olulised füüsilised piirangud;
- (c) igas nende territooriumil asuvas lennujaamas on vähemalt üks terminal, mis on mittediskrimineerival viisil avatud kõikidele käitajatele ja kasutajatele ning kus kohaldatakse läbipaistvaid ja mittediskrimineerivaid tasusid;
- (d) lennutransporditaristu suhtes kohaldatakse ühiseid põhistandardeid, mille eesmärk on kaitsta tsiviillennundust ebaseadusliku sekkumise eest ja mille liit on vastu võtnud kooskõlas Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusega (EÜ) nr 300/2008⁶²;
- (e) lennuliikluse korraldamise taristu võimaldab ühtse Euroopa taeva rakendamist vastavalt määrustele (EÜ) nr 549/2004, (EÜ) nr 550/2004, (EÜ) nr 551/2004 ja (EL) 2018/1139 ning lennutransporditoimingute rakendamist, et parandada Euroopa lennundussüsteemi, rakenduseeskirjade ja liidu spetsifikatsioonide toimivust ja jätkusuutlikkust;

⁶² Euroopa Parlamendi ja nõukogu 11. märtsi 2008. aasta määrus (EÜ) nr 300/2008, mis käsitleb tsiviillennundusjulgustuse ühiseeskirju ja millega tunnistatakse kehtetuks määrus (EÜ) nr 2320/2002 (ELT L 97, 9.4.2008, lk 72).

- (f) lennujaamades võetakse kasutusele alternatiivkütuste taristu täielikus kooskõlas määruses (EL) [...] [alternatiivkütuste taristu kasutuselevõtu kohta] kindlaks määratud nõuetega;
 - (g) lennutransporditaristu tagab eelkonditsioneeritud õhuvarustuse maa peal olevatele õhusõidukitele.
2. Nõuetekohaselt põhjendatud juhtudel võib komisjon liikmesriigi taotlusel teha rakendusaktidega erandeid lõike 1 punktides a, b, c ja g sätestatud nõuetest. Erandi taotlus peab põhinema sotsiaal-majanduslikul kulude-tulude analüüsil või olema seotud konkreetsete geograafiliste või oluliste füüsiliste piirangutega, sealhulgas raudteesüsteemi puudumisega territooriumil.

Artikkel 34

Lennutransporditaristu arendamise täiendavad prioriteedid

Lennutransporditaristuga seotud ühishuviprojektide elluviimisel pööratakse artiklites 12 ja 13 sätestatud prioriteetide kõrval tähelepanu järgmisele:

- (a) lennujaamade energiatõhususe ja tegevuse tõhususe suurendamine;
- (b) ühtse Euroopa taeva ja koostalitlusvõimeliste süsteemide, eelkõige projekti SESAR raames välja töötatud süsteemide rakendamise toetamine kooskõlas Euroopa lennuliikluse korraldamise üldkavaga;
- (c) digitaliseerimis- ja automatiseerimisprotsesside parandamine, pidades eelkõige silmas suuremat ohutust ja turvalisust;
- (d) lennujaamade ja muude transpordiliikide taristu vahel ning asjakohastel juhtudel lennujaamade ja linnatranspordisõlmede vahel mitmeliigiliste ühenduste parandamine;
- (e) kestlikkuse parandamine ning kliima- ja keskkonnamõju leevendamine ja müra vähendamine, eelkõige uue tehnoloogia ja innovatsiooni, alternatiivkütuste, heiteta ja vähese heitega õhusõidukite ning heiteta ja vähese CO₂ heitega taristu kasutuselevõtu kaudu.

6. JAGU

MITMELIIGILISE KAUBAVEO TERMINALIDE TARISTU

Artikkel 35

Mitmeliigilise kaubaveo terminalide kindlaksmääramine

1. Üleeuroopalise transpordivõrgu mitmeliigilise kaubaveo terminalid on terminalid, mis:
- (a) asuvad II lisas loetletud üleeuroopalise transpordivõrgu meresadamates;
 - (b) asuvad II lisas loetletud üleeuroopalise transpordivõrgu siseveesadamates;
 - (c) asuvad linnatranspordisõlmes või selle läheduses;
 - (d) on liigitatud II lisas loetletud üleeuroopalise transpordivõrgu raudtee-/maanteeterminalideks.

2. Liikmesriigid tagavad, et üleeuroopalist transpordivõrku teenindavate mitmeliigilise kaubaveo terminalide läbilaskevõime on piisav, vastates praegustele ja tulevastele liiklusvoogudele, eelkõige voogudele, mis teenindavad linnatranspordisõlmi, tööstuskeskusi, sadamaid ja logistikakeskusi.
3. Kahe aasta jooksul pärast käesoleva määruse jõustumist teevad liikmesriigid oma territooriumil asuvate mitmeliigilise kaubaveo terminalide turu- ja tulevikuanalüüsi. Kõnealune analüüs peab sisaldama vähemalt järgmist:
 - (a) praeguste ja tulevaste kaubavoogude, sealhulgas maanteedel veetava kauba liiklusvoogude analüüs;
 - (b) üleeuroopalise transpordivõrgu olemasolevate mitmeliigilise kaubaveo terminalide kindlakstegemine oma territooriumil ja uute mitmeliigilise kaubaveo terminalide või olemasolevate terminalide täiendava ümberlaadimisvõimsuse vajaduse hindamine;
 - (c) punktis b osutatud vajaduste täitmiseks piisava ümberlaadimisvõimsusega mitmeliigilise kaubaveo terminalide asjakohase jaotumise tagamise analüüs. Seejuures võetakse arvesse naaberliikmesriikide piirialadel asuvaid terminale.

Liikmesriigid konsulteerivad oma territooriumil tegutsevate kaubasaatjatega ning transpordi- ja logistikaettevõtjatega. Nad võtavad oma analüüsis arvesse konsulteerimise tulemusi.

4. Lõike 3 kohase analüüsi põhjal töötavad liikmesriigid välja tegevuskava mitmeliigilise kaubaveo terminalide võrgu arendamiseks. Analüüsi tulemused ja tegevuskava esitatakse komisjonile hiljemalt kuus kuud pärast analüüsi lõpuleviimist koos nende raudtee-/maanteeterminalide loeteluga, mille lisamist I ja II lissasse liikmesriik soovib.
5. Raudtee-/maanteeterminal on üleeuroopalise transpordivõrgu osa ning see loetletakse I ja II lissas, kui on täidetud vähemalt üks järgmistest tingimustest:
 - (a) terminalis aastas ümberlaaditavate veoste kogumaht ületab muu kui puistlasti puhul 800 000 tonni ja puistlasti puhul 0,1 % kõigis liidu meresadamates aastas käideldavate vastavate veoste kogumahust;
 - (b) see on peamine raudtee-/maanteeterminal, mille liikmesriik on määranud NUTS 2. tasandi piirkonna jaoks, kui selles NUTS 2. tasandi piirkonnas puudub punktile a vastav raudtee-/maanteeterminal;
 - (c) liikmesriik teeb terminali kohta ettepaneku vastavalt lõikele 4.

Artikkel 36

Taristukomponendid

Mitmeliigilise kaubaveo terminalid hõlmavad eelkõige järgmist:

- (a) taristu, mis ühendab eri transpordiliike terminali alal ja selle läheduses;
- (b) seadmed, nagu kraanad, konveierid või muud ümberlaadimisseadmed veoste üleviimiseks ühelt transpordiliigilt teisele ning seadmed veoste positsioneerimiseks ja ladustamiseks;
- (c) spetsiaalsed alad, nagu väravaala, vahepealne puhver- ja ooteala, ümberlaadimisala ning sõidu- või laadimisrajad;

- (d) terminali tõhusaks toimimiseks vajalikud IKT-süsteemid, näiteks need, mis hõlbustavad taristu läbilaskevõime planeerimist, transporditoiminguid, transpordiliikidevahelisi ühendusi ja ümberlaadimist;
- (e) alternatiivkütuste rajatistega seotud taristu.

Artikkel 37

Transporditaristule esitatavad nõuded

1. Liikmesriigid tagavad õiglasel ja mittediskrimineerival viisil, et artikli 35 lõikes 1 osutatud mitmeliigilise kaubaveo terminalid:
 - (a) on ühendatud piirkonnas kättesaadavate transpordiliikidega, kui see on teostatav, välja arvatud juhul, kui see ei ole sotsiaal-majandusliku tasuvuse seisukohast põhjendatud;
 - (b) on 31. detsembriks 2030 varustatud vähemalt ühe määrase (EL) [...] [alternatiivkütuste taristu kasutuselevõtu kohta] artikli 2 punktis 43 määratletud laadimisjaamaga, mis on ette nähtud raskesõidukite teenindamiseks;
 - (c) on varustatud digitaalsete vahenditega, et tagada 31. detsembriks 2030:
 - i) tõhusad terminalitoimingud, nagu fotovärvad, terminali operatsioonisüsteem, juhi digitaalne sisse- ja väljaregistreerimine, kaamerad või ümberlaadimisseadmete andurid ning raudteeäärsed kaamerasüsteemid;
 - ii) teabevood terminali sees ning logistikaahela transpordiliikide ja terminali vahel.
2. Liikmesriigid tagavad õiglasel ja mittediskrimineerival viisil, et artikli 35 lõikes 1 osutatud ja raudteevõrguga ühendatud mitmeliigilise kaubaveo terminalides on 31. detsembriks 2030 võimalik käidelda iga liiki ühendveo-laadimisüksusi, kui need terminalid on liigitatud ühendveoterminalideks ja kui neis teostatakse vertikaalset ümberlaadimist.
3. Liikmesriigid tagavad õiglasel ja mittediskrimineerival viisil, et artikli 35 lõikes 1 osutatud ja raudteevõrguga ühendatud mitmeliigilise kaubaveo terminalid suudavad 31. detsembriks 2040 ilma manipuleerimiseta vastu võtta 740 m pikkuseid ronge, või kui see ei ole majanduslikult tasuv, siis võetakse asjakohaseid meetmeid 740 m pikkuste rongide vastuvõtmise tõhususe parandamiseks, nagu väljumis- ja saabumisteede pikendamine ja elektrifitseerimine, signaalimissüsteemide kohandamine ja rööbastee konfiguratsiooni parandamine.
4. Liikmesriigid tagavad õiglasel ja mittediskrimineerival viisil, et kõigis artikli 35 lõikes 1 osutatud ja raudteevõrguga ühendatud mitmeliigilise kaubaveo terminalides on 31. detsembriks 2050 ilma manipuleerimiseta võimalik käidelda mis tahes 740 m pikkust rongi.
5. Nõuetekohaselt põhjendatud juhtudel võib komisjon liikmesriigi taotlusel teha rakendusaktidega erandeid lõigetes 1–4 sätestatud kohustustest, kui investeeringud taristusse ei ole sotsiaal-majandusliku tasuvuse seisukohast põhjendatud, eelkõige juhul, kui terminal asub ruumiliselt piiratud alal.

Artikkel 38

Mitmeliigilise transporditaristu arendamise täiendavad prioriteedid

Mitmeliigilise transporditaristuga seotud ühishuviprojektide elluviimisel pööratakse artiklites 12 ja 13 sätestatud üldiste prioriteetide kõrval tähelepanu järgmisele:

- (a) eri transpordiliikide vaheliste ühenduste hõlbustamine;
- (b) mitmeliigilist transporti takistavate peamiste tehniliste ja haldustakistuste kõrvaldamine, sealhulgas elektroonilise kaubaveoteabe kasutamise kaudu;
- (c) sujuva teabevoore arendamine, mis võimaldab transporditeenuste osutamist kogu üleeuroopalises transpordisüsteemis;
- (d) koostalitlusvõime hõlbustamine andmete jagamisel, andmetele juurdepääsul ja andmete taaskasutamisel transpordiliikide piires ja nende vahel;
- (e) asjakohasel juhul selle edendamine, et üleeuroopalises transpordivõrgus asuvad eraomandis olevad haruteed võimaldaksid ilma manipuleerimiseta käidelda 740 m pikkuseid ronge.

7. JAGU

LINNATRANSPODISÕLMED

Artikkel 39

Linnatranspordisõlmede komponendid

1. Linnatranspordisõlm hõlmab eelkõige järgmist:
 - (a) transporditaristu linnatranspordisõlmes, mis on üleeuroopalise transpordivõrgu osa (sealhulgas möödasõidud) ja mis suurendab üleeuroopalise transpordivõrgu tulemuslikkust;
 - (b) üleeuroopalisele transpordivõrgule juurdepääsu punktid, eelkõige mitut transpordiliiki ühendavad raudteejaamad, mitmeliigilise kaubaveo terminalid, sadamad ja lennujaamad;
 - (c) esimese ja viimase kilomeetri ühendused nende juurdepääsupunktidega ja juurdepääsupunktide vahel.
2. Üleeuroopalise transpordivõrgu linnatranspordisõlmed on loetletud II lisas.

Artikkel 40

Linnatranspordisõlmedele esitatavad nõuded

Selleks et tagada kogu võrgu tõhus toimimine ilma kitsaskohtadeta, peavad liikmesriigid üleeuroopalise transpordivõrgu arendamisel linnatranspordisõlmedes tagama järgmise:

- (a) alternatiivkütuste laadimis- ja tankimistaristu kättesaadavus, sealhulgas logistikaplatvormidel ja ühistranspordi jaoks, täielikus kooskõlas määruse (EL) [...] [alternatiivkütuste taristu kasutuselevõtu kohta] nõuetega;
- (b) 31. detsembriks 2025:

- i) V lisa kohase säästva linnalise liikumiskeskonna kava vastuvõtmine, mis sisaldab eelkõige meetmeid eri transpordiliikide integreerimiseks, tõhusa heitevaba liikuvuse, sealhulgas säästva ja heitevaba linnalogistika edendamiseks ning õhusaaste ja müra vähendamiseks ning milles võetakse arvesse üleeuroopalisi pikamaatranspordi vooge;
 - ii) selliste linnalise liikumiskeskonna andmete kogumine ja komisjonile esitamine linnatranspordisõlmede kaupa, mis hõlmavad vähemalt kasvuhoonegaaside heidet, ummikuid, õnnetusi ja vigastusi, transpordiliikide osakaalu ja liikuvusteenuste kättesaadavust ning õhusaastet ja müra. Seejärel esitatakse need andmed igal aastal;
- (c) 31. detsembriks 2030:
- i) reisijateveo puhul: raudtee-, maantee- ja lennutranspordi, aktiivsete transpordiliikide ning asjakohasel juhul siseveeteede taristu ja meretransporditaristu kestlik, sujuv ja ohutu ühendamine;
 - ii) reisijateveo puhul: reisijate võimalus saada teavet, broneerida reise ja maksta nende eest ning saada pileteid digitaalsete mitmeliigilise liikuvuse teenuste kaudu;
 - iii) kaubaveo puhul: raudtee-, maantee- ning asjakohasel juhul siseveeteede, lennutranspordi- ja meretransporditaristu kestlik, sujuv ja ohutu ühendamine ning asjakohased ühendused logistikaplatvormide ja -raajatistega;
 - iv) mitmeliigilise reisijateveo sõlmpunktide arendamine, et hõlbustada esimese ja viimase kilomeetri ühendusi, mis on varustatud vähemalt ühe määruse (EL) [...] [alternatiivkütuste taristu kasutuselevõtu kohta] artikli 2 punktis 43 määratletud laadimisjaamaga, mis on ette nähtud raskesõidukite teenindamiseks;
- (d) 31. detsembriks 2040: vähemalt ühe piisava ümberlaadimisvõimsusega mitmeliigilise kaubaveo terminali arendamine linnatranspordisõlmes või selle läheduses.

Komisjon võtab hiljemalt üks aasta pärast käesoleva määruse jõustumist vastu rakendusakti, millega kehtestatakse metoodika, mille alusel liikmesriigid koguvad punkti b alapunktis ii osutatud andmeid. Kõnealune rakendusakt võetakse vastu kooskõlas artikli 59 lõikes 3 osutatud kontrollimenetlusega.

Artikkel 41

Linnatranspordisõlmede täiendavad prioriteedid

Linnatranspordisõlmedega seotud ühishuviprojektide elluviimisel pööratakse artiklites 12 ja 13 sätestatud üldiste prioriteetide kõrval tähelepanu järgmisele:

- (a) üleeuroopalise transpordivõrgu taristu ning piirkondliku ja kohaliku transpordi taristu sujuv ühendamine;
- (b) linnapiirkondi läbiva raudtee- ja maanteetranspordi negatiivse mõju leevendamine, mis võib hõlmata ka möödasõite;
- (c) tõhusa ja vähese müratasemega heiteta transpordi ja liikuvuse, sealhulgas linna sõidukipargi keskkonnasäästlikumaks muutmise edendamine;

- (d) ühistranspordi ja aktiivsete transpordiliikide osakaalu suurendamine;
- (e) transpordi- ja liiklusteabe digitaalne vahetamine linna- ja linnavälise liikluskorralduskeskuste ning teabeteenuseid osutavate üksuste vahel kooskõlas ISO/CEN standarditega.

IV PEATÜKK

ARUKAT JA VASTUPIDAVAT TRANSPORTI KÄSITLEVAD SÄTTED

Artikkel 42

Transpordi IKT-süsteemid

1. Transpordi IKT-süsteemid peavad võimaldama läbilaskevõime ja liikluse korraldamist, teabevahetust transpordiliikide piires ja nende vahel seoses mitmeliigilise transpordi ja transpordiga seotud lisaväärtusteenustega, samuti vastupidavuse, ohutuse, turvalisuse, ummikute, tegevuse tulemuslikkuse ja keskkonnatoime parandamist ning lihtsustatud haldusmenetlusi. Transpordi IKT-süsteemid peavad hõlbustama ka sujuvat ühendust taristu ja liikuvate varade vahel.
2. Transpordi IKT-süsteemid võetakse kasutusele kogu liidus, et tagada koostalitlusvõimelised põhifunktsioonid kõigis liikmesriikides.
3. Käesolevas artiklis osutatud transpordi IKT-süsteemid hõlmavad järgmist:
 - (a) raudteede puhul: ERTMS, kaubaveo- ja reisijateveoteenuste telemaatilised rakendused, millele on osutatud koostalitluse tehnilises kirjelduses, ning muud digitaliseerimise täiustused, eelkõige Shift2Raili ja Euroopa raudtee ühisetevõtte töö tulemused;
 - (b) siseveeteede puhul: jõeteabeteenused;
 - (c) maanteetranspordi puhul: intelligentsed transpordisüsteemid;
 - (d) meretranspordi puhul: laevaliikluse korraldamiseks laevaliikluse seire- ja teabesüsteemi teenused ning teabevahetuseks Euroopa merenduse ühtsete kontaktpunktide keskkond;
 - (e) lennutranspordi puhul: lennuliikluse korraldamise / aeronavigatsiooniteenuste süsteemid, eelkõige need, mis tulenevad projektist SESAR;
 - (f) mitmeliigilise transpordi puhul: elektrooniline kaubaveoteave, ELi liikuvuse andmeruum ja raamistikud, mis hõlbustavad ettevõtjatevahelist andmevahetust tarneahela läbipaistvuse ja optimeerimise eesmärgil.

Artikkel 43

Säästvad kaubaveoteenused

1. Liikmesriigid edendavad ühishuviprojekte, millega tagatakse tõhusad üleeuroopalise transpordivõrgu taristut kasutavad kaubaveoteenused ja mis aitavad vähendada CO₂ heidet ning muid negatiivseid keskkonnamõjusid ning mille eesmärk on:

- (a) soodustada transporditaristu säästvat kasutamist, sealhulgas selle tõhusat haldamist;
 - (b) edendada uuenduslike transporditeenuste, sealhulgas lähimereveoühenduste ja transpordi IKT-süsteemide kasutuselevõttu, peamiselt nende teenuste keskkonna- ja ohutusalaste eesmärkide saavutamiseks vajaliku täiendava taristu arendamist ning asjakohaste juhtimisstruktuuride loomist;
 - (c) hõlbustada mitmeliigilise transpordi teenuseid, sealhulgas vajalikke kaasnevaid teabevooge, ning parandada logistikaahelas osalejate, sealhulgas kaubasaatjate, käitajate, teenuseosutajate ja nende klientide koostööd;
 - (d) ergutada ressursitõhusust ning heiteta ja vähese heitega käitamist, eelkõige tehnoloogia, toimingute, sõidukite veojõu, sõitmise/liikumapanemise, süsteemide ja toimingute planeerimise valdkonnas;
 - (e) parandada ühendusi liidu kõige haavatavamate ja isoleeritumate osadega, eelkõige äärepoolseimate piirkondadega ning muude kaugete, saare-, perifeersete ja mägipiirkondadega ning hõredalt asustatud piirkondadega.
2. Liikmesriigid edendavad uuenduslike transporditeenuste kasutuselevõttu, sealhulgas Euroopa mereruumi ja IKT-süsteemide kaudu, nende teenuste keskkonna- ja ohutuseesmärkide saavutamiseks vajaliku täiendava taristu arendamist ning asjakohaste juhtimisstruktuuride loomist.

Artikkel 44

Uued tehnoloogilised lahendused ja innovatsioon

Selleks et üleeuroopaline transpordivõrk suudaks sammu pidada uuendusliku tehnoloogia arengu ja kasutuselevõtuga, seavad liikmesriigid eesmärgiks eelkõige:

- (a) toetada ja edendada transpordi CO₂ heite vähendamist heiteta ja vähese heitega sõidukitele, laevadele ja õhusõidukitele ülemineku ning muu uuendusliku ja säästva transpordi- ja võrgutehnoloogia, nagu Hyperloop, kasutuselevõtu kaudu;
- (b) võimaldada kõigi transpordiliikide CO₂ heite vähendamist, ergutades energiatõhusust, võtta kasutusele heiteta ja vähese heitega lahendused, sealhulgas vesiniku- ja elektrivarustussüsteemid, samuti muud uued lahendused, nagu säästvad kütused, ning luua vastav taristu. Selline taristu võib hõlmata juurdepääsu elektrivõrgule ja muid energiavarustuseks vajalikke rajatisi, võtta arvesse taristu-sõiduki liidest ning hõlmata transpordi IKT-süsteeme. Transporditaristu võib toimida energiakeskusena, mis teenindab eri transpordiliike;
- (c) toetada uue digitehnoloogia kasutuselevõttu, eelkõige edendada katkematu hõlmavusega ühenduvustaristut kõigis Euroopa transpordikoridorides, et tagada digitaalse taristu kõrgeim tase ja parim toimimine ning saavutada ulatuslikum automatiseerimine;
- (d) parandada inimeste liikumise ja kaubaveo ohutust ja kestlikkust;
- (e) parandada võrgu toimimist, haldamist, juurdepääsetavust, koostalitlusvõimet, mitmeliigilisust ja tõhusust, sealhulgas digitaalsete mitmeliigilise liikuvuse teenuste ning sujuvat mitmeliigilist transporti võimaldava taristu, näiteks lennujaamades kiirraudtee- ja linnarongi-/trammiühenduste arendamise kaudu;

- (f) edendada tõhusaid viise kõigile transporditeenuste kasutajatele ja osutajatele ühenduste, koostalitlusvõime ja mitmeliigilise transpordi kohta hõlpsasti kättesaadava ja arusaadava teabe pakkumiseks;
- (g) edendada tõhusaid viise kõigile transporditeenuste kasutajatele ja osutajatele nende transpordivalikute keskkonnamõju kohta hõlpsasti kättesaadava ja igakülgse teabe pakkumiseks;
- (h) edendada väliskulude, nagu ummikute, tervisekahju ja iga liiki saastamise, sealhulgas müra ja heitega seotud kulude vähendamise meetmeid;
- (i) võtta kasutusele turvalisuse tagamise tehnoloogia ja võrkude ühilduvad identifitseerimisstandardid;
- (j) parandada transporditaristu vastupidavust häiringutele ja kliimamuutustele taristu ajakohastamise ja projekteerimise ning digitaalsete küberturvaliste lahenduste abil, mille eesmärk on kaitsta võrku loodusõnnetuste ja inimtegevusest tingitud katastroofide korral;
- (k) edendada veelgi transpordi IKT-süsteemide ja uute tehnoloogiliste lahenduste arendamist ja kasutuselevõttu nii transpordiliikide piires kui ka nende vahel.

Artikkel 45

Ohutu ja turvaline taristu

Liikmesriigid kannavad hoolt selle eest, et transporditaristu tagaks reisijate ja kauba ohutu ja turvalise liikumise.

Artikkel 46

Taristu vastupidavus

1. Transporditaristu planeerimisel parandavad liikmesriigid taristu turvalisust ja vastupidavust kliimamuutustele, looduslikele ohtudele, inimtegevusest tingitud katastroofidele ning liidu transpordisüsteemi toimimist mõjutavatele tahtlikele häiringutele. Ühishuviprojektide rakendamisel võtavad liikmesriigid arvesse:
 - (a) vastastikust sõltuvust, seoseid ja ahelmõju teiste võrkudega, nagu telekommunikatsiooni- ja elektrivõrk;
 - (b) ohutust, turvalisust ja toimimist olukorras, kus ohte on mitu;
 - (c) taristu struktuurielementide kvaliteeti, pidades silmas taristu kogu olelusringi ja pöörates erilist tähelepanu tulevastele prognoositavatele ilmastikutingimustele;
 - (d) elanikkonnakaitse vajadusi häiringute korral;
 - (e) küberturvalisust ja taristu vastupidavust, pöörates erilist tähelepanu piiriülesele taristule.
2. Selliste ühishuviprojektide puhul, mille keskkonnamõju tuleb hinnata kooskõlas direktiiviga 2011/92/EL, tuleb tagada kliimakindlus. Kliimakindluse tagamisel lähtutakse uusimatest kättesaadavatest parimatest tavadest ja suunistest, et tagada transporditaristu vastupidavus kliimamuutuste kahjulikule mõjule; selleks hinnatakse kliimatundlikkust ja -riski ning nähakse ette asjakohased kohanemismeetmed ning võetakse kulude-tulude analüüsis arvesse kasvuhoonegaaside heite kulusid. Seda

nõuet ei kohaldata projektide suhtes, mille keskkonnamõju hindamine on lõpule viidud enne käesoleva määruse jõustumist.

Artikkel 47

Oht julgeolekule või avalikule korrale

1. Liikmesriigid teavitavad komisjoni igast oma territooriumil ellu viidavast ühishuviprojektist, milles osaleb või millele aitab mis tahes viisil kaasa kolmanda riigi füüsiline isik või kolmanda riigi ettevõtja, et oleks võimalik hinnata selle mõju liidu julgeolekule või avalikule korrale. Seda kohustust ei kohaldata välismaiste otseinvesteeringute puhul, millest on komisjonile ja teistele liikmesriikidele teatatud vastavalt määruse (EL) 2019/452 artikli 6 lõikele 1.
2. Liikmesriigid tagavad, et lõike 1 kohaselt edastatav teave tehakse kättesaadavaks vähemalt kaksteist kuud enne ühishuviprojekti rakendamise kohta lõpliku otsuse tegemist. See teave hõlmab eelkõige järgmist:
 - (a) kolmanda riigi ettevõtja omandistruktuur ja asjakohasel juhul selle ettevõtja omandistruktuur, milles osalemist või kaasaaitamist kavandatakse, sealhulgas teave tegelikult kasusaava omaniku ja kapitaliosaluse kohta;
 - (b) kolmanda riigi füüsilise isiku või kolmanda riigi ettevõtja ühishuviprojektis osalemise või sellele kaasaaitamise ligikaudne väärtus ning osalemise või kaasaaitamise vormi ja tingimuste kirjeldus;
 - (c) kolmanda riigi füüsilise isiku või kolmanda riigi ettevõtja tooted, teenused ja äritegevus ning asjakohasel juhul selle ettevõtja tooted, teenused ja äritegevus, milles kavandatakse osalemist või kaasaaitamist, mis mõjutavad üleeuroopalist võrku;
 - (d) liikmesriigid, kus kolmanda riigi füüsiline isik või kolmanda riigi ettevõtja ja asjakohasel juhul ettevõtja, milles kavandatakse osalemist või kaasaaitamist, viib ellu üleeuroopalist transpordivõrku mõjutavat äritegevust;
 - (e) kaasaaitamise või osalemise rahastamine ja selle allikas, tuginedes liikmesriigile kättesaadavale parimale teabele;
 - (f) kuupäev, mil osalemine kavakohaselt jõustub või kaasaaitamine teoks saab.

Lisaks püüavad liikmesriigid esitada kogu kättesaadava teabe, mis on asjakohane komisjoni poolt lõike 5 teise lõigu punktide a, b ja c kohaselt tehtava hindamise seisukohast.

3. Hiljemalt 30 kalendripäeva jooksul pärast lõikes 1 osutatud teabe saamist võib komisjon nõuda lisateavet liikmesriigilt, kus ühishuviprojekti kavandatakse. Lisateabe nõue peab olema nõuetekohaselt põhjendatud, piirduma teabega, mis on vajalik lõike 5 kohaseks hindamiseks, ja olema proportsionaalne lisateabe nõude eesmärgiga ning see ei või olla põhjendamatult koormav liikmesriigile, kus ühishuviprojekti kavandatakse.

Liikmesriik, kus ühishuviprojekti kavandatakse, tagab, et komisjoni nõutud lisateave tehakse komisjonile kättesaadavaks põhjendamatult viivitusega.

Liikmesriik, kus ühishuviprojekti kavandatakse, võib nõuda kolmanda riigi füüsiliselt isikult või kolmanda riigi ettevõtjalt lõigetes 2 ja 3 osutatud teabe

esitamist. Asjaomane kolmanda riigi füüsiline isik või kolmanda riigi ettevõtja esitab nõutud teabe põhjendamatu viivitusega.

4. Kui komisjon leiab, et kolmanda riigi füüsilise isiku või kolmanda riigi ettevõtja osalemine või mis tahes viisil kaasaaitamine võib julgeoleku või avaliku korraga seotud põhjustel tõenäoliselt mõjutada üleeuroopalise transpordivõrgu elutähtsat taristut, või kui tal on kõnealuse osalemise või kaasaaitamise või asjaomase ühishuviprojekti kohta asjakohast teavet, võib ta esitada arvamuse liikmesriigile, kus ühishuviprojekti kavandatakse.

Seejuures mõeldakse elutähtsa taristu all liikmesriikides asuvat transpordiks kasutatavat vara, süsteemi või selle osa, mis on hädavajalik eluliselt tähtsate ühiskondlike funktsioonide, tervise, ohutuse, julgeoleku ja inimeste majandusliku või sotsiaalse heaolu säilitamiseks ning mille kahjustamine või hävimine mõjutaks nimetatud funktsioonide mittetoimimise tõttu liikmesriiki märkimisväärselt.

5. Selleks et teha kindlaks, kas kolmanda riigi füüsilise isiku või kolmanda riigi ettevõtja osalemine võib julgeoleku või avaliku korraga seotud põhjustel tõenäoliselt mõjutada elutähtsat taristut, võib komisjon arvesse võtta osalemise võimalikku mõju muu hulgas järgmisele:

- (a) elutähtis taristu ja sellise taristu käitamiseks vajalikud rajatised, samuti sellise taristu kasutamiseks vajalik maa ja kinnisvara;
- (b) elutähtsa taristu toimimiseks vajalikud tehnoloogilised lahendused ja kahesuguse kasutusega kaubad, nagu need on määratletud määruse (EL) 2021/821⁶³ artikli 2 punktis 1;
- (c) elutähtsa taristu ehitamiseks, käitamiseks ja hooldamiseks vajalike sisendite tarnimine;
- (d) juurdepääs tundlikule teabele, sealhulgas isikuandmetele, või võime sellist teavet kontrollida seoses elutähtsa taristu ehitamise, käitamise ja hooldamisega.

Selleks et teha kindlaks, kas välisosalus või väline kaasaaitamine võib tõenäoliselt mõjutada julgeolekut või avalikku korda, võib komisjon arvesse võtta ka eelkõige järgmist:

- (a) kas kolmanda riigi ettevõtjat kontrollib otseselt või kaudselt kolmanda riigi valitsus, sealhulgas riigiasutused või relvajõud, sealhulgas omandistruktuuri või märkimisväärse rahastamise kaudu;
 - (b) kas kolmanda riigi füüsiline isik või kolmanda riigi ettevõtja on juba liikmesriigis osalenud julgeolekut või avalikku korda mõjutavas tegevuses või
 - (c) kas on tõsine oht, et kolmanda riigi füüsiline isik või kolmanda riigi ettevõtja tegeleb ebaseadusliku või kriminaalse tegevusega.
6. Komisjon võib esitada lõike 4 kohase arvamuse hiljemalt kolme kuu jooksul pärast lõike 3 kohase teabe saamist. Komisjoni arvamus adresseeritakse liikmesriigile, kus ühishuviprojekti kavandatakse, ja see saadetakse ka teistele liikmesriikidele. Kui kolmanda riigi füüsilise isiku või kolmanda riigi ettevõtja osalemine või kaasaaitamine on määruse (EL) 2019/452 artikli 2 punktis 1 määratletud välismaine

⁶³ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 20. mai 2021. aasta määrus (EL) 2021/821, millega kehtestatakse liidu kord kahesuguse kasutusega kaupade ekspordi, vahendamise, tehnilise abi, transiidi ja edasitoimetamise kontrollimiseks (uuesti sõnastatud) (ELT L 206, 11.6.2021, lk 1).

otseinvesteering, mille suhtes ei kohaldata taustauuringut liikmesriigis, kuhu välismaist otseinvesteeringut kavatakse teha või kus see on tehtud, esitab komisjon kõnealuse arvamuse, kui see on põhjendatud, vastavalt määruse (EL) 2019/452 artiklile 8.

7. Liikmesriik, kus kavatakse viia ellu ühishuviprojekti kolmanda riigi füüsilise isiku või kolmanda riigi ettevõtja poolt või tema osalusel või mis tahes vormis kaasabil, võtab komisjoni arvamust täiel määral arvesse ja esitab komisjonile hiljemalt kolme kuu jooksul pärast arvamuse esitamist selgituse, kui ta komisjoni arvamust ei järgi.
8. Kõik liikmesriigid ja komisjon loovad kontaktpunktid käesoleva artikli rakendamiseks. Liikmesriigid ja komisjon kaasavad need kontaktpunktid kõikidesse käesoleva artikli rakendamisega seotud küsimustesse.
9. Komisjon loob turvalise ja krüpteeritud süsteemi, et toetada kontaktpunktide vahelist otsest koostööd ja teabevahetust.
10. Liikmesriigid ja komisjon tagavad käesoleva artikli kohaldamisel saadud konfidentsiaalse teabe kaitse kooskõlas liidu ja vastava liikmesriigi õigusega.
11. Liikmesriigid ja komisjon tagavad, et käesoleva artikli alusel edastatud või vahetatud salastatud teabe salastatuse taset ei alandata ega kaotata ilma teabe koostaja eelneva kirjaliku nõusolekuta.
12. Käesoleva artikli alusel töödeldakse isikuandmeid kooskõlas määrusega (EL) 2016/679⁶⁴ ja määrusega (EL) 2018/1725⁶⁵ ning ainult selles ulatuses, mis on vajalik asjaomases ühishuviprojekti osalemise või sellele kaasaaitamise taustauuringuks ning käesolevas artiklis sätestatud koostöö tulemuslikkuse tagamiseks. Käesoleva artikli rakendamisega seotud isikuandmeid säilitatakse ainult nii kaua, kui see on vajalik nende eesmärkide saavutamiseks, milleks neid koguti.

Artikkel 48

Hooldus ja projekti olelusring

Liikmesriigid tagavad järgmise:

- (a) üleeuroopalise transpordivõrgu taristut hooldatakse nii, et selle puhul on kogu kasutusea jooksul tagatud sama teenus- ja ohutustase;
- (b) koostatakse pikaajalised hoolduskavad, mis sisaldavad teavet olemasoleva ja kavandatava taristu pikaajaliste hoolduskulude katmiseks vajalike rahastamisvahendite kohta;
- (c) ehitamise või ajakohastamise kavandamisel võetakse arvesse hooldusvajadusi ja -kulusid taristu kogu kasutusea jooksul;

⁶⁴ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 27. aprilli 2016. aasta määrus (EL) 2016/679 füüsiliste isikute kaitse kohta isikuandmete töötlemisel ja selliste andmete vaba liikumise ning direktiivi 95/46/EÜ kehtetuks tunnistamise kohta (isikuandmete kaitse üldmäärus) (ELT L 119, 4.5.2016, lk 1).

⁶⁵ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 23. oktoobri 2018. aasta määrus (EL) 2018/1725, mis käsitleb füüsiliste isikute kaitset isikuandmete töötlemisel liidu institutsioonides, organites ja asutustes ning isikuandmete vaba liikumist, ning millega tunnistatakse kehtetuks määrus (EÜ) nr 45/2001 ja otsus nr 1247/2002/EÜ (ELT L 295, 21.11.2018, lk 39).

- (d) raudteetaristu puhul on tagatud kooskõla üleeuroopalise transpordivõrgu arendamisega seotud hooldus- ja uuendusvajaduste vahel, mis kajastuvad direktiivi 2012/34/EL artikli 8 lõikes 1 osutatud suunavas raudteetaristu arendamise strateegias, direktiivi 2012/34/EL artikli 8 lõikes 3 osutatud asjaomaste taristuettevõtjate äriplaanis ning direktiivi 2012/34/EL artiklis 30 osutatud pädeva asutuse ja taristuettevõtja vahelises lepingus.

Artikkel 49

Kõikide kasutajate juurdepääs

Transporditaristu peab võimaldama sujuvat liikuvust ja juurdepääsetavust kõigile kasutajatele, eelkõige haavatavas olukorras olevatele inimestele, sealhulgas puudega või piiratud liikumisvõimega inimestele, samuti inimestele, kes elavad äärepoolseimates piirkondades ning muudes kaugetes, maa-, saare-, perifeersetes ja mägipiirkondades ning hõredalt asustatud piirkondades.

V PEATÜKK

EUROOPA TRANSPORDIKORIDORIDE JA HORISONTAALSETE PRIORITEETIDE RAKENDAMINE

Artikkel 50

Euroopa transpordikoridoride vahend ja horisontaalsed prioriteedid

1. Euroopa transpordikoridorid on vahend, millega hõlbustatakse üleeuroopalise transpordivõrgu osade koordineeritud rakendamist, ning nende eesmärk on eelkõige parandada piiriüleseid ühendusi ja kõrvaldada kitsaskohad liidus.
2. Selleks et saavutada ressursitõhus mitmeliigiline transport ja aidata parema territoriaalse koostöö kaudu kaasa ühtekuuluvusele, keskendutakse Euroopa transpordikoridoride puhul järgmisele:
 - (a) transpordiliikide integreerimine, et tugevdada kõige keskkonnasõbralikumaid transpordiliike, eelkõige raudtee-, sisevee- ja lähimerevedu;
 - (b) koostalitlusvõime;
 - (c) taristu koordineeritud arendamine, eelkõige piiriülestes lõikudes, pidades eeskätt silmas täielikult koostalitlusvõimelise raudtee-kaubaveosüsteemi ja pikamaa kiirraudtee-reisijateveovõrgu arendamist kogu liidus;
 - (d) transpordi digitaliseerimiseks uuenduslike lahenduste koordineeritud ja integreeritud väljatöötamise ja kasutuselevõtu toetamine.
3. Euroopa transpordikoridorid võimaldavad liikmesriikidel saavutada kooskõlastatud ja sünkroniseeritud lähenemisviisi taristusse investeerimisel.
4. Üleeuroopalise transpordivõrgu rakendamise horisontaalsed prioriteedid on Euroopa raudteeliikluse juhtimissüsteem (ERTMS) ja Euroopa mereruum. Seeläbi tagatakse ERTMSi õigeaegne kasutuselevõtt kogu võrgus ja mereühenduste integreerimine üleeuroopalisel transpordivõrku.

Euroopa transpordikoridoride ja horisontaalsete prioriteetide koordineerimine

1. Selleks et hõlbustada Euroopa transpordikoridoride, ERTMSi ja Euroopa mereruumi koordineeritud rakendamist, määrab komisjon kokkuleppel asjaomaste liikmesriikidega ning pärast konsulteerimist Euroopa Parlamendi ja nõukoguga iga koridori ja iga horisontaalse prioriteedi jaoks ühe Euroopa koordinaatori.
2. Euroopa koordinaatori valimisel lähtutakse eelkõige tema teadmistest transpordiga ja/või suurprojektide rahastamise ja/või sotsiaal-majandusliku ja keskkonnavalase hindamisega seotud küsimustes ning tema kogemustest liidu poliitika kujundamisel. Euroopa koordinaator valitakse kuni nelja aasta pikkuseks ametiajaks, mida võib pikendada. Euroopa koordinaatori volitused on seotud ühe koridori või horisontaalse prioriteedi rakendamisega.
3. Komisjoni otsuses Euroopa koordinaatori määramise kohta täpsustatakse, kuidas tuleb täita lõigetes 5, 6 ja 7 osutatud ülesandeid.
4. Euroopa koordinaator tegutseb komisjoni nimel ja eest; komisjon osutab vajalikke sekretariaaditeenuseid.
5. Euroopa koordinaatorid teevad järgmist:
 - (a) toetavad asjaomase Euroopa transpordikoridori või horisontaalse prioriteedi koordineeritud rakendamist;
 - (b) koostavad koos asjaomaste liikmesriikidega tööplaani ja jälgivad selle rakendamist vastavalt artiklile 53;
 - (c) konsulteerivad kõnealuse tööplaani ja selle rakendamise osas vastavalt koridorifoorumiga või horisontaalsete prioriteetide nõuandefoorumiga ning teavitavad foorumit korrapäraselt tööplaani rakendamisest;
 - (d) teatavad liikmesriikidele, komisjonile ja vajaduse korral kõigile teistele Euroopa transpordikoridori või horisontaalse prioriteedi arendamises otseselt osalevatele üksustele võimalikest tekkinud raskustest, eelkõige juhul, kui koridori või horisontaalse prioriteedi arendamine on takistatud, et aidata leida sobivaid lahendusi;
 - (e) koostavad iga-aastaseid aruandeid Euroopa transpordikoridoride ja horisontaalsete prioriteetide rakendamise edenemise kohta. Iga-aastases aruandes keskendutakse peamiste prioriteetide ja investeeringute osas tehtud edusammudele, kirjeldatakse nende rakendamisel tekkinud probleemide olemust ja pakutakse välja lahendusi.
6. Euroopa transpordikoridoride Euroopa koordinaatorid:
 - (a) teevad tihedat koostööd raudteekaubaveo juhtorganitega, et määrata kindlaks Euroopa transpordikoridoride raudtee-kaubaveoliinidega seotud investeerimisvajadused ja seada need tähtsuse järjekorda;
 - (b) jälgivad tihedas koostöös raudteekaubaveo juhtorganitega Euroopa transpordikoridoride raudtee-kaubaveoliinidel toimuva kaubaveo haldus-, tegevus- ja koostalitlusvõime aspekte, sealhulgas raudtee-kaubaveoteenuste toimimist.
7. Euroopa transpordikoridoride Euroopa koordinaatorid:

- (a) määravad kindlaks Euroopa transpordikoridoride raudtee-reisijateveoliinidega seotud investeerimisvajadused ja seavad need tähtsuse järjekorda;
 - (b) jälgivad Euroopa transpordikoridoride raudtee-reisijateveoliinidel toimuva reisijateveo haldus-, tegevus- ja koostalitlusvõime aspekte, sealhulgas raudtee-reisijateveoteenuste toimimist.
8. Määruse (EL) 2021/1153 artikli 14 lõike 4 kohaselt küsib komisjon Euroopa koordinaatori arvamust, kui ta vaatab läbi Euroopa koordinaatori pädevusse kuuluva Euroopa transpordikoridori või horisontaalse prioriteedi jaoks Euroopa ühendamise rahastust liidu rahaliste vahendite eraldamise taotlusi, et tagada iga koridori või horisontaalse prioriteedi järjepidevus ja areng. Euroopa koordinaator kontrollib, kas liikmesriikide poolt Euroopa ühendamise rahastust kaasrahastamiseks esitatud projektid on kooskõlas tööplaani prioriteetidega.
9. Kui Euroopa koordinaator ei suuda täita oma volitusi rahuldavalt ja kooskõlas käesolevas artiklis sätestatud nõuetega, võib komisjon igal ajal tema volitused lõpetada ja määrata lõikes 1 sätestatud korras uue Euroopa koordinaatori.

Artikkel 52

Euroopa transpordikoridoride ja horisontaalsete prioriteetide juhtimine

1. Iga Euroopa transpordikoridori ja horisontaalse prioriteedi puhul abistavad asjaomast Euroopa koordinaatorit tema tööplaani ja selle rakendamisega seotud ülesannete täitmisel sekretariaat ja nõuandefoorum, vastavalt „koridorifoorum“ või „horisontaalsete prioriteetide nõuandefoorum“.
2. Koridorifoorumi asutab ametlikult ja seda juhib Euroopa koordinaator. Asjaomased liikmesriigid lepivad kokku neis liikmetes, kes osalevad koridorifoorumil nende vastavat Euroopa transpordikoridori osa puudutavates küsimustes, ja tagavad raudteekaubaveo juhtorganite esindatuse.
3. Kokkuleppel asjaomaste liikmesriikidega võib Euroopa koordinaator moodustada ja juhtida koridoriga tegelevaid töörühmi, kes keskenduvad oma töös järgmisele:
 - (a) uue digitehnoloogia ja taristu koostalitlusvõime ja kasutuselevõtt;
 - (b) taristuprojektide koordineeritud arendamine ja rakendamine piiriülestes lõikudes;
 - (c) piiriülesed raudtee-reisijateveoteenused;
 - (d) käitamisega seotud kitsaskohad;
 - (e) linnatranspordisõlmed;
 - (f) koostöö kolmandate riikidega;
 - (g) muud ajutised töörühmad, mida peetakse vajalikuks.

Kui see on asjakohane, teeb Euroopa koordinaator töörühmade tegevusega seoses koostööd ja kooskõlastab tegevust raudteekaubaveo juhtorganitega, et vältida töö dubleerimist.
4. Horisontaalsete prioriteetide nõuandefoorumi asutab ja seda juhib Euroopa koordinaator. Sellel saavad osaleda asjaomased liikmesriigid ja asjakohastel juhtudel asjaomaste sektorite esindajad. Liikmesriigid määravad ERTMSi riikliku

koordinaatori, kes osaleb ERTMSi nõuandefoorumil. Euroopa koordinaator võib moodustada ka ajutisi töörühmi.

5. Asjaomased liikmesriigid teevad Euroopa koordinaatoriga koostööd, osalevad koridorifoorumil ja horisontaalsete prioriteetide nõuandefoorumil ning annavad Euroopa koordinaatorile käesolevas artiklis sätestatud ülesannete täitmiseks vajalikku teavet, sealhulgas asjaomastes riiklikes taristukavades sisalduvat teavet koridoride arendamise kohta.
6. Euroopa koordinaator võib tööplaani ja selle rakendamise osas konsulteerida piirkondlike ja kohalike ametiasutustega, taristuettevõtjatega, transpordiettevõtjatega, eelkõige nendega, kes on raudteekaubaveo juhtorganite liikmed, tarniva tööstusega, transpordikasutajatega ja kodanikuühiskonna esindajatega. Lisaks teeb ERTMSi eest vastutav Euroopa koordinaator tihedat koostööd Euroopa Liidu Raudteeameti ja Euroopa raudtee ühisettevõttega ning Euroopa mereruumi koordinaator teeb tihedat koostööd Euroopa Meresõiduohutuse Ametiga.

Artikkel 53

Euroopa koordinaatori tööplan

1. Iga Euroopa transpordikoridori ja horisontaalse prioriteedi Euroopa koordinaator koostab hiljemalt kaks aastat pärast käesoleva määruse jõustumist ja seejärel iga nelja aasta järel tööplaani, mis sisaldab üksikasjalikku analüüsi Euroopa koordinaatori pädevusse kuuluva koridori või horisontaalse prioriteedi rakendamise seisuga kohta ning selle vastavuse kohta käesoleva määruse nõuetele ning koridori või prioriteedi edasise arendamise prioriteetidele.
2. Tööplan koostatakse tihedas koostöös asjaomaste liikmesriikidega ning konsulteerides koridorifoorumiga ja raudteekaubaveo juhtorganitega või horisontaalsete prioriteetide nõuandefoorumiga. Asjaomased liikmesriigid peavad Euroopa transpordikoridori käsitleva tööplaani heaks kiitma. Komisjon esitab tööplaani teavitamise eesmärgil Euroopa Parlamendile ja nõukogule.
Tööplaani koostamisel võtab Euroopa koordinaator arvesse määruse (EL) nr 913/2010 artiklis 9 osutatud rakenduskava.
3. Euroopa transpordikoridori käsitlevas tööplaanis esitatakse asjaomase koridori rakendamise seisuga üksikasjalik analüüs, mis hõlmab eelkõige järgmist:
 - (a) koridori omaduste kirjeldus;
 - (b) analüüs koridori vastavuse kohta transporditaristule esitatavatele nõuetele, mis on sätestatud käesolevas määruses, ja sellega seoses tehtud edusammude kohta;
 - (c) kitsaskohad ja puuduvad ühendused, mis takistavad koridori arendamist;
 - (d) vajalike investeeringute, sealhulgas erinevate koridori arendamiseks ja valmimiseks vajalike projektide elluviimiseks eraldatud ja/või kavandatud finantseerimis- ja rahastamisallikate analüüs;
 - (e) investeerimisvajaduste täitmise ja kitsaskohtade kõrvaldamise võimalike lahenduste kirjeldus, eelkõige koridori reisijate- ja kaubaveoliinide puhul;
 - (f) vahe-eesmärkidega kava transpordiliikidevaheliste ja -siseste füüsiliste, tehniliste, digitaalsete, tegevusalaste ja haldustakistuste kõrvaldamiseks ning tõhusa mitmeliigilise transpordi edendamiseks, pöörates erilist tähelepanu piiriülestele lõikudele ja puuduvatele riiklikele ühendustele.

Raudteekaubaveoga seotud investeeringute analüüsimisel ja vahe-eesmärkidega kava koostamisel teeb Euroopa koordinaator koostööd määruse (EL) nr 913/2010 artiklis 11 osutatud koridori nõukogu ja juhatusega.

Mitmeliigilise kaubaveo terminalidega seotud investeeringute analüüsimisel ja vahe-eesmärkidega kava koostamisel võtab Euroopa koordinaator arvesse koridoriga seotud analüüsielemente, liikmesriikide poolt artikli 35 lõike 4 kohaselt koostatud tegevuskavasid ja määruse (EL) nr 913/2010 artikli 19 punktis b osutatud nimekirja.

Reisijateveoteenustega seotud investeeringute analüüsimisel ja vahe-eesmärkidega kava koostamisel võtab Euroopa koordinaator arvesse artikli 51 lõike 7 punkti b kohase jälgimise tulemusi.

- (g) raudteekaubaveo juhtorganite poolt määruse (EL) nr 913/2010 artikli 19 kohaselt tehtud raudteekaubaveo tulemuslikkuse jälgimise tulemused ning määruse (EL) nr 913/2010 artikli 9 lõike 1 kohaselt kindlaks määratud eesmärgid d ja meetmed, mille kaudu täidetakse käesoleva määruse artiklis 18 sätestatud tegevusalaseid nõudeid;
 - (h) linnatranspordisõlmedes rakendatavad meetmed, mis on olulised koridori tõhusaks toimimiseks ja üleeuroopalise transpordivõrgu eesmärkide saavutamiseks;
 - (i) koridori arendamise prioriteetid;
 - (j) analüüs kliimamuutuste võimaliku mõju kohta taristule ja vajaduse korral kavandatud meetmed kliimamuutustele vastupidavuse suurendamiseks;
 - (k) kasvuhoonegaaside heite, müra ja vajaduse korral muude negatiivsete keskkonnamõjude vähendamise meetmed.
4. Euroopa koordinaator toetab liikmesriike tööplaani rakendamisel, eelkõige seoses järgmisega:
- (a) riiklikul planeerimisel prioriteetide seadmine, tehes kindlaks rakendamisega seotud probleemid ja kitsaskohad, sealhulgas tegevusalased probleemid igas koridoris või iga horisontaalse prioriteedi puhul;
 - (b) projektide ja investeeringute kavandamine, nendega seotud kulud ja Euroopa transpordikoridoride või horisontaalsete prioriteetide rakendamise hinnanguline ajakava;
 - (c) ühtse üksuse asutamine piiriüleste taristuprojektide ehitamiseks ja juhtimiseks.

Artikkel 54

Rakendusaktid

1. Euroopa koordinaatorite esimeste tööplaanide alusel võtab komisjon vastu rakendusakti Euroopa transpordikoridoride ja kahe horisontaalse prioriteedi iga tööplaani kohta. Kõnealuses rakendusaktis sätestatakse taristu ja investeeringute kavandamise ning rahastamise prioriteetid.
2. Komisjon võib võtta vastu rakendusakte Euroopa transpordikoridori konkreetsete osade rakendamiseks, eelkõige seoses keerukate piiriüleste lõikude või Euroopa transpordikoridori transporditaristu erinõuete või horisontaalsete prioriteetide rakendamisega.

3. Lõigetes 1 ja 2 osutatud rakendusaktid võetakse vastu kooskõlas artikli 59 lõikes 3 osutatud kontrollimenetlusega. Komisjon muudab rakendusakte sama menetluse kohaselt iga kord, kui Euroopa koordinaator tööplaani muudab, või selleks, et võtta arvesse tehtud edusamme, esinenud viivitusi või ajakohastatud riiklikke programme.
4. Kuni rakendusaktis sätestatud meetmete täieliku rakendamiseni esitavad asjaomased liikmesriigid komisjonile iga-aastase aruande tehtud edusammude kohta, tuues muu hulgas välja riikliku eelarvekavaga võetud rahalised kohustused.

VI PEATÜKK

ÜHISSÄTTED

Artikkel 55

Aruandlus ja järelevalve

1. Liikmesriigid teavitavad komisjoni korrapäraselt, põhjalikult ja läbipaistvalt ühishuviprojektide rakendamisel tehtud edusammudest ja selleks tehtud investeeringutest. See teavitamine hõlmab andmete iga-aastast edastamist üleeuroopalise transpordivõrgu interaktiivse geograafilise ja tehnilise infosüsteemi (TENtec) kaudu. Edastada tuleb tehnilisi ja finantsandmeid üleeuroopalise transpordivõrgu ühishuviprojektide kohta ning andmeid üleeuroopalise transpordivõrgu valmimise kohta.
2. Komisjon tagab, et TENtec on avalikult ja hõlpsasti kasutatav, võimaldades automaatset andmevahetust riiklike süsteemidega ning muude asjakohaste liidu rakenduste ja andmeallikatega. TENtec sisaldab projektipõhist ja ajakohastatud teavet liidu kaasrahastamise vormide ja summade ning iga projekti edenemise kohta.
Samuti tagab komisjon, et TENtec ei tee üldsusele kättesaadavaks konfidentsiaalset äriteavet ega teavet, mis võiks kahjustada või lubamatult mõjutada liikmesriigi mis tahes riigihankemenetlust.
3. Liikmesriigid tagavad TENteci infosüsteemis sisalduvate andmete kvaliteedi, täielikkuse ja järjepidevuse. Riiklikud süsteemid ja andmeallikad peavad võimaldama automaatset andmevahetust TENteciga.

Artikkel 56

Võrgu ajakohastamine

1. Kui ELi toimimise lepingu artikli 172 teisest lõigust ei tulene teisiti, on komisjonil õigus võtta kooskõlas artikliga 60 vastu delegeeritud õigusakte I ja II lisa muutmiseks, eelkõige selleks, et võtta arvesse artiklites 20, 24 ja 32 sätestatud kvantitatiivsetest künnistest tulenevaid võimalikke muutusi. Komisjon peab nende lisade kohandamisel:
 - (a) lisama üldvõrku siseveesadamad, meresadamad ja lennujaamad, mille puhul tõendatakse, et nende viimase kolme aasta keskmine liiklusmaht ületab asjaomast künnist;

- (b) jätma üldvõrgust välja meresadamad ja lennujaamad, mille puhul tõendatakse, et nende viimase kuue aasta keskmine liiklusmaht moodustab alla 85 % asjaomastest künnisest;
- (c) lisama üleeuroopalisel transpordivõrku linnatranspordisõlmed, mille puhul tõendatakse, et sealne elanike arv ületab 100 000;
- (d) lisama üleeuroopalisel transpordivõrku liikmesriigi poolt artikli 35 lõike 4 kohaselt kindlaks määratud mitmeliigilise kaubaveo terminalid;
- (e) kohandama maantee- ja raudteetaristu ning siseveeteede taristu kaarte üksnes nii, et need kajastaksid võrgu väljaarendamisel tehtud edusamme. Komisjon ei luba nende plaanide kohandamisel teha marsruutides muid muudatusi peale nende, mis on lubatud asjaomase projekti jaoks loa andmise menetlusega.

Esimese lõigu punktides a–c osutatud kohandused põhinevad Eurostati avaldatud värskemal kättesaadaval statistilisel andmel või nende puudumisel liikmesriikide statistikaametite andmetel. Esimese lõigu punktis d osutatud kohandused põhinevad artikli 35 lõikes 4 osutatud tegevuskaval. Esimese lõigu punktis e osutatud kohandused põhinevad tabelil, mille asjaomased liikmesriigid esitavad vastavalt artikli 55 lõikele 1.

2. Lõike 1 kohaselt vastu võetud delegeeritud õigusaktiga üleeuroopalisel transpordivõrku lisatud taristuga seotud ühishuviprojekt võib saada liidu finantsabi üleeuroopalisel transpordivõrgu jaoks ette nähtud vahenditest alates kõnealuse delegeeritud õigusakti jõustumise kuupäevast.

Üleeuroopalisel transpordivõrgust välja jäetud taristuga seotud ühishuviprojekt ei ole enam rahastamiskõlblik alates käesoleva artikli lõike 1 kohaselt vastu võetud delegeeritud õigusakti jõustumise kuupäevast. Rahastamiskõlblikkuse minetamine ei mõjuta komisjoni poolt enne seda kuupäeva tehtud rahastamis- või toetusotsuseid.

3. Kui ELi toimimise lepingu artikli 172 lõikest 2 ei tulene teisiti, on komisjonil õigus võtta kooskõlas artikliga 60 vastu delegeeritud õigusakte IV lisa muutmiseks, et lisada või kohandada naaberriikide transporditaristuvõrkude indikatiivseid kaarte.

Artikkel 57

Avaliku ja erasektori sidusrühmade kaasamine

Asjakohastel juhtudel järgitakse ühishuviprojektide planeerimise ja ehitamise etapis projektist mõjutatud piirkondlike ja kohalike omavalitsuste ning kodanikuühiskonna kaasamise ja nendega konsulteerimise siseriiklike menetlusi. Komisjon edendab vastavate heade tavade vahetamist, eelkõige seoses haavatavas olukorras olevate inimestega konsulteerimise ja nende kaasamisega.

Artikkel 58

Riiklike kavade vastavusse viimine liidu transpordipoliitikaga

1. Liikmesriigid tagavad, et nende riiklikud transpordi- ja investeerimiskavad on kooskõlas liidu transpordipoliitikaga, käesolevas määruses sätestatud prioriteetide ja tähtaegadega, asjaomaste koridoride ja horisontaalsete prioriteetide tööplaanides asjaomaste liikmesriikide puhul ette nähtud prioriteetidega ning artikli 54 lõike 1 kohaselt vastu võetud rakendusaktidega.
2. Riiklikud investeerimiskavad peavad hõlmama kõiki võrgu õigeaegseks valmimiseks vajalikke ühishuviprojekte ja nendega seotud investeeringuid.

3. Liikmesriigid teatavad komisjonile üleeuroopalise transpordivõrgu arendamist käsitlevate riiklike kavade ja programmide kavanditest või nende muudatustest vähemalt kaksteist kuud enne nende vastuvõtmist. Komisjon võib esitada hiljemalt kuus kuud pärast liikmesriigi teadet arvamuse riiklike kavade ja programmide kavandite kooskõla kohta käesolevas määruses sätestatud prioriteetidega ning vastava(te) koridori(de) ja horisontaalsete prioriteetide tööplaanides ning artikli 54 lõike 1 kohaselt vastu võetud rakendusaktides ette nähtud prioriteetidega. Liikmesriigid teavitavad komisjoni hiljemalt kaks kuud pärast arvamuse teatavakstegemist meetmetest, mis on võetud arvamuses esitatud soovitude järgimiseks.

Artikkel 59

Komiteemenetlus

1. Komisjoni abistab komitee. Nimetatud komitee on komitee määruse (EL) nr 182/2011 tähenduses.
2. Artikli 22 lõigete 3 ja 5 kohaldamisel abistab komisjoni nõukogu direktiivi 91/672/EMÜ⁶⁶ artikli 7 alusel loodud komitee.
3. Käesolevale lõikele viitamisel kohaldatakse määruse (EL) nr 182/2011 artiklit 5. Kui komitee oma arvamust ei esita, siis komisjon rakendusakti eelnõu vastu ei võta ning kohaldatakse määruse (EL) nr 182/2011 artikli 5 lõike 4 kolmandat lõiku.

Artikkel 60

Delegeeritud volituste rakendamine

1. Komisjonile antakse õigus võtta vastu delegeeritud õigusakte käesolevas artiklis sätestatud tingimustel.
2. Artikli 11 lõikes 3 ning artikli 56 lõigetes 1 ja 3 osutatud õigus võtta vastu delegeeritud õigusakte antakse komisjonile viieks aastaks alates [...]. Komisjon esitab delegeeritud volituste kohta aruande hiljemalt üheksa kuud enne viieaastase tähtaja möödumist. Volituste delegeerimist uuendatakse automaatselt samaks ajavahemikuks, välja arvatud juhul, kui Euroopa Parlament või nõukogu esitab selle suhtes vastuväite hiljemalt kolm kuud enne iga ajavahemiku lõppemist.
3. Euroopa Parlament või nõukogu võib artikli 11 lõikes 3 ning artikli 56 lõigetes 1 ja 3 osutatud volituste delegeerimise igal ajal tagasi võtta. Tagasivõtmise otsusega lõpetatakse otsuses nimetatud volituste delegeerimine. Otsus jõustub järgmisel päeval pärast selle avaldamist *Euroopa Liidu Teatajas* või otsuses nimetatud hilisemal kuupäeval. See ei mõjuta juba jõustunud delegeeritud õigusaktide kehtivust.
4. Niipea kui komisjon on delegeeritud õigusakti vastu võtnud, teeb ta selle samal ajal teatavaks Euroopa Parlamendile ja nõukogule.
5. Artikli 11 lõike 3 ning artikli 56 lõigete 1 ja 3 alusel vastu võetud delegeeritud õigusakt jõustub üksnes juhul, kui Euroopa Parlament ega nõukogu ei ole kahe kuu jooksul pärast õigusakti teatavakstegemist Euroopa Parlamendile ja nõukogule

⁶⁶ Nõukogu 16. detsembri 1991. aasta direktiiv 91/672/EMÜ siseveeteedel kauba- ja reisijateveo siseriiklike laevajuhitunnistuste vastastikuse tunnustamise kohta (EÜT L 373, 31.12.1991, lk 29).

esitanud selle suhtes vastuväiteid või kui Euroopa Parlament ja nõukogu on enne selle tähtaja möödumist komisjonile teatanud, et nad ei esita vastuväiteid. Euroopa Parlamendi või nõukogu algatusel pikendatakse seda tähtaega kahe kuu võrra.

Artikkel 61

Läbivaatamine

1. Komisjon vaatab pärast nõuetekohast konsulteerimist liikmesriikidega ja Euroopa koordinaatorite abiga 31. detsembriks 2033 läbi põhivõrgu rakendamise, hinnates eelkõige põhivõrgu vastavust käesoleva määruse nõuetele.

Hindamisel võetakse arvesse iga-aastast olukorra aruannet ja Euroopa koordinaatorite poolt vastavalt artikli 51 lõike 5 punktile e ja artikli 53 lõikele 1 koostatud tööplaan.

2. Komisjon vaatab pärast nõuetekohast konsulteerimist liikmesriikidega ja Euroopa koordinaatorite abiga 31. detsembriks 2033 läbi laiendatud põhivõrgu ja üldvõrgu rakendamise, hinnates järgmist:

- (a) vastavus käesolevale määrusele;
- (b) käesoleva määruse rakendamisel tehtud edusammud;
- (c) reisija- ja kaubaveovoogude muutused;
- (d) riikide transporditaristusse tehtavate investeeringute areng;
- (e) vajadus käesoleva määruse muutmise järele.

Hindamisel võetakse arvesse ka muutuvate liiklusmustrite ja taristuinvesteeringute kavade asjakohaste muudatuste mõju.

3. Läbivaatamise käigus hindab komisjon, kas käesoleva määrusega ette nähtud laiendatud põhivõrk ja üldvõrk vastavad tõenäoliselt II, III ja IV peatüki sätetele tähtaegadeks, milleks on vastavalt 31. detsember 2040 ja 31. detsember 2050, võttes samal ajal arvesse liidu ja üksikute liikmesriikide majanduslikku ja eelarveolukorda. Komisjon hindab liikmesriikidega konsulteerides ka seda, kas laiendatud põhivõrku ja üldvõrku tuleks muuta, et võtta arvesse muutusi transpordivoogude arengus ja riiklike investeeringute kavandamisel.

Artikkel 62

Põhivõrgu, laiendatud põhivõrgu ja üldvõrgu valmimise hiline mine

1. Kui põhivõrgu, laiendatud põhivõrgu ja üldvõrguga seotud töö alustamisel või lõpuleviimisel esineb märkimisväärsed viivitusi võrreldes artikli 54 kohastes rakendusaktides sätestatud esialgse ajakavaga või riiklikes transpordi- ja investeeringukavades või muudes asjakohastes projektidokumentides kindlaks määratud esialgse ajakavaga, võib komisjon paluda asjaomasel liikmesriigil või asjaomastel liikmesriikidel esitada viivituse põhjused. Liikmesriik või liikmesriigid esitavad need põhjused kolme kuu jooksul alates komisjoni taotluse saamisest. Saadud vastuse põhjal konsulteerib komisjon viivituse põhjustanud probleemi lahendamiseks asjaomase liikmesriigi või asjaomaste liikmesriikidega.
2. Kui viivitus on seotud mõne Euroopa transpordikoridori lõiguga, kaasatakse probleemi lahendamisse Euroopa koordinaator.

3. Komisjon võib pärast asjaomase liikmesriigi või asjaomaste liikmesriikide poolt lõike 1 kohaselt esitatud põhjuste kaalumist võtta vastu asjaomasele liikmesriigile või asjaomastele liikmesriikidele adresseeritud otsuse, milles leitakse, et märkimisväärne viivitus põhivõrgu, laiendatud põhivõrgu või üldvõrguga seotud töö alustamisel või lõpuleviimisel on tingitud liikmesriigist või liikmesriikidest ja selleks puudub objektiivne põhjendus. Komisjon annab asjaomasele liikmesriigile või asjaomastele liikmesriikidele kuus kuud märkimisväärse viivituse kõrvaldamiseks.

Kui viivitusest mõjutatud lõik on seotud projektiga, mida toetatakse liidu vahenditest otsese eelarve täitmise raames, võib kooskõlas kohaldatavate eeskirjadega algatada toetuse summa vähendamise ja/või toetuslepingu muutmise või lõpetamise.

Artikkel 63

Erandid

Raudteed käsitlevaid sätteid, eelkõige nõuet ühendada lennujaamad ja sadamad raudteega, samuti ohutuid ja turvalisi parkimisalasid ja mitmeliigilise kaubaveo terminale käsitlevaid sätteid ei kohaldata Küprose, Malta ja äärepoolseimate piirkondade suhtes seni, kuni nende territooriumil ei ole loodud raudteesüsteemi.

Artikkel 64

Määruse (EL) 2021/1153 muutmine

Määruse (EL) 2021/1153 lisa muudetakse vastavalt käesoleva määruse VI lisale.

Artikkel 65

Määruse (EL) nr 913/2010 muutmine

Määrust (EL) nr 913/2010 muudetakse järgmiselt.

- (1) Artikli 1 lõige 1 asendatakse järgmisega:

„1. Käesoleva määrusega kehtestatakse konkurentsivõimeliseks raudteekaubaveoks kasutatavate rahvusvaheliste raudteekoridoride korraldamise ja haldamise eeskirjad, pidades silmas konkurentsivõimeliseks kaubaveoks kasutatava Euroopa raudteevõrgu arendamist. Selles sätestatakse kaubaveokoridoride korraldamise ja haldamise ning neisse tehtavate soovituslike investeeringute kavandamise eeskirjad.“

- (2) Artikli 2 lõige 2 asendatakse järgmisega:

„2. Lisaks lõikes 1 osutatud mõistetele kasutatakse veel järgmisi mõisteid:

- (a) „kaubaveokoridor“ – määruse [... uus TEN-T määrus]* artikli 11 lõikes 1 ja kõnealuse määruse III lisas määratletud Euroopa transpordikoridori raudtee-kaubaveoliinid, sealhulgas raudteetaristu ja selle juurde kuuluvad seadmed ning asjakohased raudteeteenused vastavalt direktiivi 2001/14/EÜ artiklile 5;
- (b) „rakenduskava“ – dokument, milles on esitatud vahendid, strateegia ja meetmed, mida asjaomased isikud kavatsevad rakendada ning mis on vajalikud ja piisavad kaubaveokoridori korraldamiseks ja haldamiseks;
- (c) „terminal“ – kaubaveokoridoris asuv rajatis, mis on spetsiaalselt kohandatud kas kaubarongide lasti peale- ja/või mahalaadimiseks ning raudtee-kaubaveoteenuste ühendamiseks maantee-, mere-, jõe- ja lennutransporditeenustega või kaubarongide

koostamiseks või koosseisu muutmiseks ning vajaduse korral piiriületustoimingute läbiviimiseks ühispiiril Euroopa kolmandate riikidega;

- (d) „Euroopa koordinaator“ – määruse [... uus TEN-T määrus] artiklis 51 osutatud koordinaator.

* Määrus [...].“

- (3) II peatüki pealkiri asendatakse järgmisega:

„KAUBAVEOKORIDORIDE KORRALDAMINE JA HALDAMINE“

- (4) Artikkel 3 asendatakse järgmisega:

„Artikkel 3

Kaubaveokoridoride korraldamine ja haldamine

1. Kaubaveokoridoride korraldamise ja haldamise suhtes kohaldatakse juhtimise, investeringute kavandamise, raudteetaristu läbilaskevõime jaotamise ja liikluskorralduse eeskirju kooskõlas käesoleva määrusega.
 2. Alates määruse [... uus TEN-T määrus] jõustumise kuupäevast või juhul, kui muudetakse Euroopa transpordikoridori teetrasside valikut vastavalt kõnealuse määruse artikli 11 lõikele 3, kohandavad liikmesriigid ja kõnealusesse Euroopa transpordikoridori kuuluva kaubaveokoridori eest vastutavad raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjad kaubaveokoridori korraldust ja haldamist 12 kuu jooksul pärast muudatuse kuupäeva.“
- (5) Artiklid 4–7 jäetakse välja.
- (6) Artiklit 8 muudetakse järgmiselt:

- (a) lõikesse 1 lisatakse järgmine lause:

„Nõukogu hindab korrapäraselt üldeesmärkide ja juhatuse poolt artikli 9 lõike 1 punkti c kohaselt kindlaks määratud eesmärkide kooskõla.“;

- (b) lõige 7 asendatakse järgmisega:

„7. Juhatuse moodustab nõuanderühm, kuhu kuuluvad kaubaveokoridori terminalide, sealhulgas vajaduse korral mere- ja siseveesadamate juhid ja omanikud. Nimetatud nõuanderühm võib esitada arvamuse juhatuse iga ettepaneku kohta, millel on otsene mõju investeringutele ja terminalide haldamisele. Nõuanderühm võib esitada ka omaalgatuslikke arvamusi. Juhatuse võtab kõiki neid arvamusi arvesse. Juhatuse ja nõuanderühma vaheliste lahkavuste korral võib nõuanderühm edastada küsimuse nõukogule ja kaubaveokoridoriga seotud Euroopa koordinaatorile. Nõukogu ja kaubaveokoridoriga seotud Euroopa koordinaator tegutsevad vahendajana ja esitavad õigeaegselt oma arvamuse. Lõpliku otsuse teeb siiski juhatuse.“;

- (c) lõikesse 8 lisatakse järgmine lause:

„Juhatuse ja nõuanderühma vaheliste lahkavuste korral võib nõuanderühm edastada küsimuse nõukogule ja kaubaveokoridoriga seotud Euroopa koordinaatorile. Nõukogu või kaubaveokoridoriga seotud Euroopa koordinaator tegutseb vahendajana ja esitab õigeaegselt oma arvamuse. Lõpliku otsuse teeb juhatuse.“;

- (d) lisatakse järgmine lõige 10:

„10. Nõukogu ja juhatus teevad koostööd kaubaveokoridoriga seotud Euroopa koordinaatoriga, et toetada raudtee-kaubaveo arendamist koridoris.“

(7) Artikkel 9 asendatakse järgmisega:

„Artikkel 9

Kaubaveokoridori arendamise meetmed

1. Juhatus koostab ja avaldab hiljemalt kuus kuud enne kaubaveokoridori kasutuselevõttu rakenduskava. Juhatus konsulteerib rakenduskava kavandi osas artikli 8 lõigetes 7 ja 8 osutatud nõuanderühmadega. Juhatus esitab rakenduskava nõukogule heakskiitmiseks.

Kava sisaldab järgmist:

- (a) kaubaveokoridori omaduste, sealhulgas kitsaskohtade kirjeldus ning kaubaveokoridori korralduse ja haldamise parandamiseks vajalike meetmete kava;
- (b) lõikes 3 osutatud uuringu peamised andmed;
- (c) kaubaveokoridori eesmärgid, eelkõige kaubaveokoridori tulemuslikkuse osas, mida väljendatakse teenuse kvaliteedi ja kaubaveokoridori läbilaskevõimega vastavalt käesoleva määruse artikli 19 sätetele, ning vajaduse korral nende eesmärkidega seotud kvantitatiivsed või kvalitatiivsed sihtväärtused. Eesmärkide ja sihtväärtuste puhul võetakse arvesse määruse [... uus TEN-T määrus] artiklis 18 sätestatud nõudeid;
- (d) meetmed artiklite 12–19 sätete rakendamiseks ja meetmed kaubaveokoridori tulemuslikkuse parandamiseks, tuginedes artikli 19 lõikes 3 osutatud hindamise tulemustele, pidades silmas punktis c osutatud eesmärkide ja sihtväärtuste saavutamist;
- (e) artikli 8 lõigetes 7 ja 8 osutatud nõuanderühmade seisukohad ja hinnang seoses koridori arendamisega;
- (f) kokkuvõtte artiklis 11 osutatud koostööst ja konsulteerimise tulemustest, sealhulgas artikli 8 lõigetes 7 ja 8 osutatud nõuanderühmade arvamused ning kokkuvõtte teiste sidusrühmade vastustest.

Rakenduskava koostamisel võtab juhatus arvesse määruse [... uus TEN-T määrus] artiklis 53 osutatud Euroopa koordinaatori tööplaanis sisalduvaid eesmärke ja meetmeid. Rakenduskava sisaldab viidet tööplaani elementidele, mis on olulised kaubaveokoridoris toimuva raudtee-kaubaveo seisukohast.

Juhatus vaatab pärast artikli 8 lõigetes 7 ja 8 osutatud nõuanderühmadega ja Euroopa koordinaatoriga konsulteerimist korrapäraselt läbi punktis c osutatud eesmärgid ja punktis d osutatud meetmed ning kohandab neid, tuginedes artikli 19 lõikes 3 osutatud hindamisele.

- 2. Juhatus vaatab rakenduskava korrapäraselt ja vähemalt iga nelja aasta järel läbi, võttes arvesse selle rakendamisel tehtud edusamme, raudtee-kaubaveoturu olukorda kaubaveokoridoris ja tulemuslikkust, mida mõeldakse lõike 1 punktis c osutatud eesmärkide põhjal.
- 3. Juhatus viib läbi ja ajakohastab korrapäraselt transpordituru-uuringut, mis käsitleb kaubaveokoridori liikluses täheldatud ja eeldatavaid muutusi ning hõlmab nii kauba-

kui ka reisijatevedu. Vajaduse korral käsitletakse uuringus ka kaubaveokoridori arendamisest tulenevaid sotsiaal-majanduslikke kulusid ja tulusid.

4. Rakenduskavas võetakse arvesse terminalide arengut, sealhulgas mitmeliigilise kaubaveo terminalide turu- ja tulevikuanalüüsi ning kaubaveokoridori kuuluvate liikmesriikide tegevuskavasid, millele on osutatud määruse [... uus TEN-T määrus] artikli 35 lõigetes 3 ja 4.
 5. Juhatus võtab vajaduse korral meetmeid, et teha rakenduskava osas koostööd piirkondlike ja/või kohalike omavalitsustega.“
- (8) Artikkel 11 asendatakse järgmisega:

„Artikkel 11

Investeeringute kavandamine

1. Kaubaveokoridori nõukogu ja juhatus teevad raudtee-kaubaveost tulenevate infrastruktuuri- ja investeerimisvajadustega seoses koostööd kaubaveokoridoriga seotud Euroopa koordinaatoriga, et toetada määruse (EL) [... uus TEN-T määrus] artiklis 53 osutatud tööplaani koostamist.
 2. Juhatus konsulteerib infrastruktuuri arendamise ja investeerimisvajaduste osas artikli 8 lõigetes 7 ja 8 osutatud nõuanderühmadega. Konsulteerimine põhineb piisavatel ja ajakohastel dokumentidel infrastruktuuri planeerimise kohta koridori ja riigi tasandil. Nõukogu tagab konsultatsioonide ja direktiivi 2012/34/EL artiklis 7e määratletud riigi tasandi koordineerimismehhanismide piisava koordineerimise.
 3. Koostöös ja konsulteerimisel käsitletakse eelkõige järgmist:
 - (a) raudtee-kaubaveo läbilaskevõime vajadused, mis on olulised infrastruktuuri ja investeeringute kavandamise seisukohast, võttes arvesse läbilaskevõime vajadust vastavalt artikli 14 lõikele 2 ning võimalikku direktiivi 2012/34/EL artikli 47 kohaselt ülekoormatuks tunnistatud infrastruktuuri;
 - (b) TEN-T taristule raudtee-kaubaveoga seoses esitatavad nõuded, mis on määratud kindlaks määruse (EL) [... uus TEN-T määrus] II ja III peatükis, eelkõige seoses läbilaskevõime vajadusega vähemalt 740 m pikkuste kaubarongide jaoks;
 - (c) vajadus kohalike kitsaskohtade kõrvaldamiseks sihtotstarbeliste investeeringute järele, näiteks ühendusteedesse, sõlmede ja viimase kilomeetri taristu parandamisse või tehnilistesse seadmetesse, mis parandavad käitamise tulemuslikkust.“
- (9) Artikkel 19 asendatakse järgmisega:

„Artikkel 19

Teenusekvaliteet kaubaveokoridoris

1. Kaubaveokoridori juhatus edendab direktiivi 2012/34/EL artiklis 35 osutatud kaubaveokoridori tulemuslikkuse kavade ühilduvust.
2. Juhatus jälgib kooskõlas artiklitega 12–18 raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjate poolt nende põhiülesannete raames taotlejatele teenuste osutamise ning kaubaveokoridoris raudtee-kaubaveoteenuste osutamise tulemuslikkust. Tulemuslikkust jälgitakse nii

kvalitatiivselt kui ka kvantitatiivselt, tuginedes asjakohasel juhul artikli 9 lõike 1 punkti c kohaselt kindlaks määratud kaubaveokoridori eesmärkide ja sihtväärtustega seotud tulemusnäitajatele. Juhatus konsulteerib asjakohaste tulemusnäitajate osas artikli 8 lõigetes 7 ja 8 osutatud nõuanderühmadega ning Euroopa koordinaatoriga.

3. Juhatus hindab tulemuslikkuse jälgimise tulemusi artikli 9 lõike 1 punkti c kohaselt kindlaks määratud eesmärkide ja sihtväärtuste ning määruse [... uus TEN-T määrus] artiklis 18 osutatud tegevusalaste nõuete alusel.
4. Juhatus koostab ja avaldab aastaaruande, milles esitatakse käesoleva artikli kohase tegevuse tulemused. Aruande eraldi osas esitatakse artikli 8 lõigetes 7 ja 8 osutatud nõuanderühmade seisukohad ja hinnang tulemuslikkuse kohta. Juhatus esitab aastaaruande nõukogule heakskiitmiseks.“

(10) Artiklid 22 ja 23 asendatakse järgmisega:

„Artikkel 22

Rakendamise jälgimine

Artikli 8 lõikes 1 osutatud nõukogu esitab alates kaubaveokoridori loomisest iga nelja aasta järel komisjonile asjaomase koridori rakenduskava tulemused. Komisjon analüüsib kõnealuseid tulemusi ja teavitab oma analüüsist artiklis 21 osutatud komiteed.

Artikkel 23

Aruanne

Komisjon vaatab korrapäraselt läbi käesoleva määruse kohaldamise. Hiljemalt kaks aastat pärast käesoleva määruse jõustumist ja seejärel iga nelja aasta järel esitab komisjon Euroopa Parlamendile ja nõukogule aruande.“

(11) Käesoleva määruse lisa jäetakse välja.

Artikkel 66

Kehtetuks tunnistamine

Määrus (EL) nr 1315/2013 tunnistatakse kehtetuks alates [käesoleva määruse jõustumise kuupäev].

Viiteid kehtetuks tunnistatud määrusele (EL) nr 1315/2013 käsitatakse viidetena käesolevale määrusele ja neid loetakse vastavalt VII lisas esitatud vastavustabelile.

Artikkel 67

Jõustumine

Käesolev määrus jõustub kahekümnendal päeval pärast selle avaldamist *Euroopa Liidu Teatajas*.

Käesolev määrus on tervikuna siduv ja vahetult kohaldatav kõikides liikmesriikides.
Strasbourgis,

Euroopa Parlamendi nimel
president

Nõukogu nimel
eesistuja