



# EUROOPA LIIT

EUROOPA PARLAMENT

NÕUKOGU

---

Strasbourg, 11. detsember 2013  
(OR. en)

2011/0294 (COD)  
LEX 1407

PE-CONS 42/3/13  
REV 3

TRANS 316  
ECOFIN 533  
ENV 546  
RECH 265  
CODEC 1403

**EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU MÄÄRUS ÜLEEUROOPALISE TRANSPORDIVÕRGU  
ARENDAMIST KÄSITLEVATE LIIDU SUUNISTE KOHTA JA MILLEGA TUNNISTATAKSE  
KEHTETUKS OTSUS NR 661/2010/EL**

**EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU  
MÄÄRUS (EL) nr .../2013,**

**11. detsember 2013,**

**üleeuroopalise transpordivõrgu arendamist käsitlevate liidu suuniste kohta ja millega  
tunnistatakse kehtetuks otsus nr 661/2010/EL**

**(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 arvamust<sup>1</sup>,

võttes arvesse Regioonide Komitee arvamust<sup>2</sup>,

toimides seadusandliku tavamenetluse kohaselt<sup>3</sup>

---

<sup>1</sup> ELT C 143, 22.5.2012, lk 130.

<sup>2</sup> ELT C 225, 22.7.2012, lk 150.

<sup>3</sup> Euroopa Parlamendi 19. novembri 2013. aasta seisukoht (*Euroopa Liidu Teatajas* seni avaldamata) ja nõukogu 5. detsembri 2013. aasta otsus.

ning arvestades järgmist:

- (1) Euroopa Parlamendi ja nõukogu otsus nr 1692/96/EÜ<sup>1</sup> sõnastati selguse huvides uuesti Euroopa Parlamendi ja nõukogu otsusega nr 661/2010/EL<sup>2</sup>.
- (2) Üleeuroopaliste võrkude planeerimine, arendamine ja käitamine aitavad saavutada muu hulgas strateegias „Euroopa 2020” ja komisjoni valges raamatus „Euroopa ühtse transpordipiirkonna tegevuskava – Konkurentsivõimelise ja ressursitõhusa transpordisüsteemi suunas” („valge raamat”) sätestatud liidu peaeesmärke, nagu siseturu tõrgeteta toimimine ning majandusliku, sotsiaalse ja territoriaalse ühtekuuluvuse suurendamine. Nende erieesmärk hõlmab ka isikute ja kaupade sujuvat, turvalist ja säästvat liikuvust, juurdepääsu tagamist kõigile liidu piirkondadele ja nendega ühenduvust ning majanduskasvu ja konkurentsivõime suurendamist ülemaailmses perspektiivis. Nende konkreetsete eesmärkide saavutamiseks tuleks ressursitõhusal ja jätkusuutlikul viisil ühendada omavahel liikmesriikide transpordivõrgud ja tagada nende koostalitlusvõime. Näiteks raudtee koostalitlusvõimet saaks tõhustada innovatiivsete lahenduste abil, mille eesmärk on parandada ühilduvust süsteemide vahel, näiteks pardaseadmete ja mitme rööpmelaiusega raudtee vahel.

---

<sup>1</sup> Euroopa Parlamendi ja nõukogu 23. juuli 1996. aasta otsus nr 1692/96/EÜ üleeuroopalise transpordivõrgu arendamist käsitlevate ühenduse suuniste kohta (EÜT L 228, 9.9.1996, lk 1).

<sup>2</sup> Euroopa Parlamendi ja nõukogu 7. juuli 2010. aasta otsus nr 661/2010/EL üleeuroopalise transpordivõrgu arendamist käsitlevate liidu suuniste kohta (ELT L 204, 5.8.2010, lk 1).

- (3) 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 liikmesriikidesse ja nende vahele ning vajaduse korral naaberriikidesse, võttes eelkõige arvesse kandidaatriikide ja potentsiaalsete kandidaatriikidega peetavaid ühinemisläbirääkimisi.
- (4) Nagu transpordi valges raamatus on märgitud, on võimalik transpordi tõhusust ja tulemuslikkust märkimisväärselt suurendada, tagades võrgus eri transpordiliikidega seotud taristu, teabevoogude ja menetluste parema integreerimise.
- (5) Valges raamatus kutsutakse üles kasutama transpordiga seotud info- ja kommunikatsioonitehnoloogiat, et tagada parem ja integreeritud liikluskorraldus ning lihtsustada haldusmenetlusi parema kaubaveologistika, veoste jälgimise ja teekonna tuvastamise ning optimaalsete sõiduplaanide ja liiklusvoogudega. Kuna selliste meetmetega tõhustatakse transporditaristu haldamist ja kasutamist, peaksid need kuuluma käesoleva määruse reguleerimisalasse.

- (6) Üleeuroopalise transpordivõrgu poliitikas tuleks võtta arvesse transpordipoliitika ja taristu omandilise kuuluvuse arengut. Liikmesriigid on ikka veel peamised üksused, kes vastutavad transporditaristu loomise ja hooldamise eest. Samas on muud üksused, sealhulgas erasektori partnerid ning ka piirkondlikud ja kohalikud ametiasutused, taristuettevõtjad, kontsessioonärid või sadamate ja lennujaamade asutused, muutunud samuti oluliseks üleeuroopalise mitmeliigilise transpordivõrgu rakendamisel ja sellega seotud investeeringute puhul.
- (7) Üleeuroopaline transpordivõrk koosneb suures ulatuses olemasolevast taristust. Üleeuroopalise transpordivõrgu uue poliitika eesmärkide täielikuks saavutamiseks tuleks määrusega kehtestada ühtsed taristunõuded, mida tuleb üleeuroopalise transpordivõrgu taristul järgida.
- (8) Üleeuroopalist transpordivõrku tuleks arendada uue transporditaristu loomise, olemasoleva taristu taastamise ja ajakohastamise ning selle ressursitõhusat kasutamist edendavate meetmete abil. Erijuhtudel on vajalik raudteetaristu taastamine, kui minevikus ei ole seda regulaarselt hooldatud. Taastamine on protsess, mille tulemusena saavutatakse olemasoleva raudteetaristu rajatiste algsed ehitusparameetrid koos selle kvaliteedi pikaajalise paranemisega võrreldes praegusega, kooskõlas käesoleva määruse nõuete ja sätetega.

- (9) Ühishuviprojektide teostamisel tuleks nõuetekohaselt arvesse võtta asjaomase üksikprojekti iseärasusi. Võimaluse korral tuleks kasutada koostoimet teiste valdkondadega, näiteks turismimeetmetega, täiendades selliseid insener-tehnilisi rajatise nagu sillad või tunnelid taristuga jalgratta-kaugteede, näiteks EuroVelo jalgrattateede tarbeks.
- (10) Üleeuroopalist transpordivõrku on kõige parem arendada kahetasandilise struktuuri abil, mis hõlmab ühisel ja läbipaistval meetodikal põhinevat üldvõrku ja põhivõrku; need kaks tasandit on taristu planeerimise kõrgeimaks tasandiks liidus.
- (11) Üldvõrk peaks olema üleeuroopaline transpordivõrk, mis tagab juurdepääsu kõigile liidu piirkondadele, sealhulgas kaugetele piirkondadele, saartele ja äärepoolseimatele piirkondadele ning ühenduvuse nendega, mida püütakse saavutada ka integreeritud merenduspoliitikaga, mis on kehtestatud Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusega (EL) nr 1255/2011<sup>1</sup> ja suurendab nende sotsiaalset ja majanduslikku ühtekuuluvust. Käesolevas määruses sätestatud suunistega (suunised) tuleks kehtestada üldvõrgu taristule esitatavad nõuded, et edendada 2050. aastaks kogu liidus kvaliteetse võrgu väljaarendamist.

---

<sup>1</sup> Euroopa Parlamendi ja nõukogu 30. novembri 2011. aasta määrus (EL) nr 1255/2011, millega kehtestatakse integreeritud merenduspoliitika edasiarendamist toetav programm (ELT L 321, 5.12.2011, lk 1).

- (12) Valges raamatus on samuti tunnistatud, et erinevused liidu ida- ja lääneosa transporditaristu vahel on ikka veel suured. Need erinevused on vaja kõrvaldada, et saavutada täielikult integreeritud Euroopa transporditaristu võrk.
- (13) Põhivõrk tuleks kindlaks määrata ning tuleks võtta asjakohaseid meetmeid selle prioriteetseks arendamiseks ja viia see sellisena ellu 2030. aastaks. Põhivõrk peaks olema jätkusuutliku mitmeliigilise transpordivõrgu arendamise tugisambaks ja stimuleerima kogu üldvõrgu arendamist. Põhivõrk peaks võimaldama keskendada liidu meetmed neile üleeuroopalise transpordivõrgu osadele, millel on Euroopa jaoks suurim lisaväärtus, eelkõige piiriülestele lõikudele, puuduvatele ühendustele, lõppsihtkohtade ühendamisele, mitme transpordiliigi ühenduskohtadele ja peamistele kitsaskohtadele, et täita transpordi valges raamatus seatud eesmärk vähendada transpordisektori kasvuhoonegaaside heidet 2050. aastaks 1990. aasta tasemetega võrreldes 60 %.
- (14) Nõuetekohaselt põhjendatud juhtudel peaks olema võimalik teha erandeid põhivõrgu taristule kohalduvatest nõuetest. See peaks hõlmama juhtusid, mil investering ei saa olla põhjendatud, näiteks hõredalt asustatud piirkondades.
- (15) Tuleks tunnistada isoleeritud ja osaliselt isoleeritud raudteevõrgustike eriolukorda, kehtestades neile erandid teatavate taristunõuete osas.

- (16) Kui komisjon vaatab 2023. aastal läbi põhivõrgu rakendamise, peaks ta võtma arvesse siseriiklikke rakenduskavasid ja tulevast laienemisprotsessi.
- (17) Üleeuroopaline transpordivõrk hõlmab üksnes osa olemasolevast transpordivõrgust. Hiljemalt 2023. aastal toimuva põhivõrgu rakendamise läbivaatamise käigus peaks komisjon koostöös asjaomaste liikmesriikidega hindama, kas üleeuroopaliselt transpordivõrku tuleks lisada täiendavaid transpordivõrke, nagu näiteks teatud III klassi siseveeteed. Kõnealuse läbivaatamise käigus peaks komisjonil olema võimalik hinnata ka projektide seisu ning peaks vajaduse korral saama tähtaegu muuta, võttes arvesse arenguid, mis võivad kõnealustest tähtaegadest kinnipidamist mõjutada.
- (18) Kui komisjon vaatab hiljemalt 2023. aastal läbi põhivõrgu rakendamise, peaks ta pärast liikmesriikidega konsulteerimist hindama, kas saaks kaasata muid võrgu osi, eelkõige seoses prioriteetsete projektidega, mis on loetletud otsuses nr 661/2010/EL.
- (19) Selleks et rajada põhivõrk kooskõlastatult ja õigeaegselt, võimaldades seega võrgust maksimaalset kasu saada, peaksid asjaomased liikmesriigid tagama, et võetakse asjakohased meetmed ühishuviprojektide lõpetamiseks 2030. aastaks. Üldvõrgu osas peaksid liikmesriigid tegema kõik võimaliku, et see oleks valmis ja vastaks nende suuniste asjakohastele sätetele hiljemalt 2050. aastal.

- (20) On vajalik kindlaks teha ühishuviprojektid, mis aitavad rajada üleeuroopalise võrgu ja saavutada püstitatud eesmärged ning mis vastavad suunistes sätestatud prioriteetidele. Nende rakendamine peaks sõltuma projektide küpsusastmest, vastavusest liidu ja liikmesriikide õiguse kohastele menetlustele ning rahaliste vahendite kättesaadavusest, ilma et liikmesriigi või liidu rahalisi kohustusi ette kindlaks määrataks.
- (21) Ühishuviprojektidel peaks olema lisaväärtus Euroopa jaoks. Piiriülestel projektidel on tavaliselt suur lisaväärtus Euroopa jaoks, kuid nende otsene majanduslik mõju võib olla väiksem kui puhtalt siseriiklikel projektidel. Piiriüleste projektide rakendamise tagamiseks peaks liit neid käsutama prioriteetsena.
- (22) Liidu vahenditest toetust taotlevate ühishuviprojektide kohta tuleks teha tunnustatud meetoditel põhinev sotsiaal-majanduslik tulude ja kulude analüüs, võttes arvesse kõiki asjakohaseid sotsiaalseid, majanduslikke, kliima- ja keskkonnavalaseid tulusid ja kulusid. Kliima- ja keskkonnavalaste kulude ja tulude analüüs peaks põhinema Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2011/92/EL<sup>1</sup> kohaselt teostataval keskkonnamõju hindamisel.

---

<sup>1</sup> 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).

- (23) Selleks, et aidata saavutada transpordi valges raamatus püstitatud eesmärk vähendada kasvuhoonegaaside heidet 2050. aastaks 1990. aasta tasemetega võrreldes 60 %, tuleks hinnata uusi, laiendatud või ajakohastatud transporditaristuid puudutavate ühishuviprojektide mõju kasvuhoonegaaside seisukohalt.
- (24) Mitmeid võrguosasid haldavad muud osalised kui liikmesriigid. Liikmesriigid vastutavad selle tagamise eest, et võrguosasid reguleerivaid eeskirju kohaldatakse nende territooriumil nõuetekohaselt. Kuna üleeuroopalise transpordivõrgu arendamine ja rakendamine nõuab käesoleva määruse ühetaolist kohaldamist, tuleks käesolevas määruses ettenähtud õigusi ja kohustusi ning muus asjakohases liidu ja siseriiklikus õiguses sätestatud õigusi ja kohustusi kohaldada võrgu kõigi osade suhtes.
- (25) Asjakohaste taristuvõrkude seotuse ja koostalitlusvõime tagamiseks on vajalik koostöö naaberriikide ja kolmandate riikidega. Seepärast peaks liit vajaduse korral edendama nende riikidega ühist huvi pakkuvaid projekte.

- (26) Transpordiliikide omavaheliseks integreerimiseks võrgus tuleb üleeuroopalist transpordivõrku hoolikalt planeerida. See tähendab ka taristu, telemaatiliste rakenduste, seadmete ja teenustega seotud erinõuete rakendamist kogu võrgus. Seepärast tuleb tagada, et selliseid nõudeid kohaldatakse hoolikalt ja kooskõlastatult iga transpordiliigi suhtes kogu Euroopas ning transpordiliikide omavaheliste ühenduste suhtes kogu üleeuroopalises transpordivõrgus ja sellest väljaspool, et realiseerida võrgu kasulikku mõju ja võimaldada tõhusaid üleeuroopalisi kaugvedusid.
- (27) Üld- ja põhivõrgu jaoks olemas oleva ja planeeritud transporditaristu kindlaksmääramiseks tuleb koostada kaardid, mida tuleb liiklusvoogude arengut arvesse võttes aja jooksul kohandada. Kõnealuste kaartide tehniline alus tagatakse üleeuroopalise transpordivõrgu interaktiivse geograafilise ja tehnilise infosüsteemiga (TENtec), mis sisaldab üksikasjalikumaid andmeid üleeuroopalise transporditaristu kohta.
- (28) Suunistes tuleks sätestada prioriteedid, et võimaldada üleeuroopaliste transpordivõrkude arendamist ettenähtud ajavahemiku jooksul.

- (29) Telemaatilised rakendused on vajalikud liikluse ja vedude optimeerimiseks, liiklusohutuse tagamiseks ning seonduvate teenuste parandamiseks. Reisijatele mõeldud teavet, sealhulgas teavet piletimüügi- ja broneerimissüsteemide kohta, tuleks anda kooskõlas komisjoni määrusega (EL) nr 454/2011<sup>1</sup>.
- (30) Suunistega tuleks ette näha üldvõrgu arendamine linnatranspordisõlmedes kooskõlas liidu eesmärkidega säästva linnaliikluse valdkonnas, sest need transpordisõlmed on üleeuroopalises transpordivõrgus liikuvate reisijate ja seal veetavate veoste lähtepunkt või lõppsihtkoht (viimane etapp) ja eri transpordiliikide sisesed või vahelised üleminekupunktid.
- (31) Üleeuroopaline transpordivõrk peaks tänu oma suurusele olema aluseks uute tehnoloogialahenduste ja innovatsiooni ulatuslikule kasutamisele, mis võib näiteks aidata suurendada Euroopa transpordisektori üldist tõhusust ja vähendada selle CO<sub>2</sub>-jalajälge. See aitab saavutada Euroopa 2020. aasta strateegia eesmärgi ja valges raamatus püstitatud eesmärgi vähendada kasvuhoonegaaside heiteid 2050. aastaks 60 % (võrreldes 1990. aasta tasemetega) ning samal ajal parandada liidu varustatust kütusega. Nimetatud eesmärkide saavutamiseks tuleks parandada keskkonnasõbralike alternatiivkütuste kättesaadavust kogu üleeuroopalise transpordivõrgu ulatuses. Keskkonnasõbralike alternatiivkütuste kättesaadavus peaks põhinema nende kütuste nõudlusel ning juurdepääsu võimaldamine kõigile keskkonnasõbralikele alternatiivkütustele kõigis tanklates ei peaks olema nõutav.

---

<sup>1</sup> Komisjoni 5. mai 2011. aasta määrus (EL) nr 454/2011 üleeuroopalise raudteesüsteemi allsüsteemi „reisijateveoteenuste telemaatilised rakendused” koostalitluse tehnilise kirjelduse kohta (ELT L 123, 12.5.2011, lk 11).

- (32) Üleeuroopaline transpordivõrk peab tagama tõhusa mitmeliigilise transpordi, et reisijate- ja kaubaveo jaoks oleks võimalik valida paremaid ja säästvamaid transpordiliike ja koondada kaugveo suured mahud. See suurendab mitmeliigilise transpordi majanduslikku atraktiivsust reisijate, kasutajate ja kaubasaatjate jaoks.
- (33) Kvaliteetse ja tõhusa transporditaristu saavutamiseks kõikide transpordiliikide puhul tuleks üleeuroopalise transpordivõrgu arendamisel võtta arvesse reisijate ja kauba liikumise turvalisust ja ohutust, kliimamuutustega seotud mõju ning kliimamuutuste ja võimalike loodus- ja inimtegevusest tingitud õnnetuste mõju taristule ning kõigi transpordikasutajate juurdepääsetavust.
- (34) Taristu planeerimisel peaksid liikmesriigid ja muud projektiedendajad võtma nõuetekohaselt arvesse riskihinnanguid ja kohandamisemeid, millega piisavalt parandatakse vastupanuvõimet kliimamuutustele ja keskkonnakatastroofidele.

- (35) Liikmesriigid ja teised projektiedendajad peaksid korraldama plaanide ja projektide keskkonnamõju hindamisi, nagu on sätestatud nõukogu direktiivis 92/43/EMÜ<sup>1</sup>, Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivis 2000/60/EÜ<sup>2</sup>, Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivis 2001/42/EÜ<sup>3</sup>, Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivis 2009/147/EÜ<sup>4</sup> ning direktiivis 2011/92/EL, et vältida või, kui see ei ole võimalik, siis leevendada või kompenseerida negatiivset mõju keskkonnale, nt maastiku killustamist, pinnase katmist, õhusaastet, veereostust ja müra, ning tõhusalt kaitsta bioloogilist mitmekesisust.
- (36) Arvesse tuleks võtta keskkonna ja bioloogilise mitmekesisuse kaitset ning siseveetranspordile esitatavaid strateegilisi nõudeid.
- (37) Liikmesriigid ja teised projektide edendajad peaksid tagama, et ühishuviprojektide hindamine viiakse läbi tõhusalt, vältides tarbetuid viivitusi.

---

<sup>1</sup> 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).

<sup>2</sup> 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).

<sup>3</sup> 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).

<sup>4</sup> Euroopa Parlamendi ja nõukogu 30. novembri 2009. aasta direktiiv 2009/147/EÜ loodusliku linnustiku kaitse kohta (ELT L 20, 26.1.2010, lk 7).

- (38) Transporditaristu peaks edendama takistusteta liikuvust ja juurdepääsetavust kõigi kasutajate, eelkõige eakate, piiratud liikumisvõimega isikute ja puudega reisijate jaoks.
- (39) Liikmesriigid peaksid eelnevalt hindama taristu ja sellega seotud teenuste juurdepääsetavust.
- (40) Põhivõrk peaks olema seda katva üldvõrgu osa. See peaks koosnema üleeuroopalise transpordivõrgu strateegiliselt kõige olulisematest transpordisõlmedest ja ühendustest vastavalt liiklusvajadustele. Põhivõrk peaks olema mitmeliigiline, st hõlmama kõiki transpordiliike ja nende ühendusi ning asjakohaseid liikluskorraldus- ja teabehaldussüsteeme.
- (41) Põhivõrk on kindlaks määratud objektiivsete planeerimismeetodite alusel. Nende meetoditega on kindlaks tehtud kõige olulisemad linnatranspordisõlmed, sadamad, lennujaamad ja piiripunktid. Transpordisõlmed seotakse võimaluse korral mitmeliigiliste ühendustega, kui need on majanduslikult põhjendatud, keskkonnasäästlikud ja teostatavad aastaks 2030. Metoodika tagab kõikide liikmesriikide ühendamise ja peamiste saarte kaasamise põhivõrku.

- (42) Selleks et rakendada põhivõrk kindlaksmääratud aja jooksul, võiks eri projektide piiriüleseks koordineerimiseks kasutada koridoripõhist lähenemisviisi ja koridoride arendamist kooskõlastada ning sellega maksimaalselt suurendada võrguga kaasnevat kasu. Seda vahendit ei tohiks käsitada kui alust teatud põhivõrguprojektide prioriteetseks pidamisele. Põhivõrgukoridorid peaksid aitama arendada põhivõrgu taristut sellisel viisil, mis võimaldab käsitleda kitsaskohti, edendada piiriüleseid ühendusi ning parandada tõhusust ja jätkusuutlikkust. Need peaksid aitama suurendada ühtekuuluvust parema territoriaalse koostöö kaudu.
- (43) Põhivõrgukoridoride puhul tuleks samuti silmas pidada laiemaid transpordipoliitika eesmärke ning hõlbustada transpordiliikide koostalitlusvõimet, omavahelist integreerimist ja ühendvedusid. See peaks võimaldama spetsiaalselt väljatöötatud koridore, mis on optimaalse CO<sub>2</sub>-heittega ja seega minimaalse keskkonnamõjuga ja konkurentsivõimet suurendavad ning atraktiivsed ka oma usaldusväärsuse, ummikute vähesuse ning väikeste tegevus- ja halduskulude poolest. Koridoripõhine lähenemisviis peaks olema läbipaistev ja selge ning selliste koridoride haldamine ei tohiks põhjustada halduskoormuse või -kulude liigset kasvu.

- (44) Kokkuleppel asjaomase liikmesriigiga peaksid käesolevas määruses ette nähtud Euroopa koordinaatorid lihtsustama meetmeid, millega kujundada õiget juhtimisstruktuuri ning määratleda keerulistele piiriülestele projektidele kõigi põhivõrgukoridoride jaoks nii era- kui riikliku sektori rahastamisallikad. Euroopa koordinaatorid peaksid soodustama põhivõrgukoridoride kooskõlastatud rakendamist.
- (45) Euroopa koordinaatoritel on tähtis roll koridoride arendamises ja nendevahelises koostöös.
- (46) Põhivõrgukoridorid peaksid olema vastavuses raudteekaubaveo koridoridega, mis on rajatud vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusele (EL) nr 913/2010<sup>1</sup> ning komisjoni otsusega 2009/561/EÜ<sup>2</sup> ette nähtud Euroopa raudteeliikluse juhtimissüsteemi (ERTMS) arenduskavale.

---

<sup>1</sup> 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).

<sup>2</sup> Komisjoni 22. juuli 2009. aasta otsus 2009/561/EÜ, millega muudetakse otsust 2006/679/EÜ seoses üleeuroopalise tavaraudteevõrgustiku kontrolli ja signaalimise alasteemide koostalitlusvõime tehnilise kirjelduse rakendamisega (ELT L 194, 25.7.2009, lk 60).

- (47) Suuniste ja liidu tasandil kättesaadavate asjakohaste rahastamisvahendite programmide võimalikult suure kooskõla tagamiseks peaks üleeuroopalise transpordivõrgu rahastamine vastama käesolevale määrusele ning põhinema Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusel (EL) nr .../2013<sup>\*1</sup>. Sellest tulenevalt peaks selle eesmärk olema asjakohastest sise- ja välisrahastamisvahenditest, nagu struktuurifondidest ja ühtekuuluvusfondidest, naabruspoliitika investeerimisrahastust (NIF) ja ühinemiseelse abi rahastamisvahendist (IPA)<sup>2</sup>, ning Euroopa Investeerimispanngast, Euroopa Rekonstruktsiooni- ja Arengupangast ning muudest finantseerimisasutustest rahastamise vastavusse viimine ja ühendamine.

---

\* Väljaannete talitus: palun lisada dokumendis PE-CONS 76/13 oleva määruse number ning täiendada joonealust märkust 1.

<sup>1</sup> Euroopa Parlamendi ja nõukogu ..... aasta määrus (EL) nr .../..., millega asutatakse Euroopa ühendamise rahastu, muudetakse määrust (EL) nr 913/2010 ning tunnistatakse kehtetuks määrused (EÜ) nr 680/2007 ja (EÜ) nr 67/2010 (ELT L ...).

<sup>2</sup> Nõukogu 17. juuli 2006. aasta määrus (EÜ) nr 1085/2006, millega luuakse ühinemiseelse abi rahastamisvahend (ELT L 210, 31.7.2006, lk 82).

- (48) Selleks et ajakohastada I lisa sisalduvaid kaarte, et võtta arvesse võimalikke muutusi, mis on seotud teatavate transporditaristu osade tegeliku kasutusega, mis määratakse kindlaks eelnevalt kehtestatud mahumäärade alusel, peaks komisjonil olema õigus võtta kooskõlas Euroopa Liidu toimimise lepingu artikliga 290 ja vastavalt Euroopa Liidu toimimise lepingu (ELi toimimise leping) artiklile 172 vastu delegeeritud õigusakte käesoleva määruse I ja II lisa muutmise kohta. On eriti oluline, et komisjon viiks oma ettevalmistava töö käigus läbi asjakohaseid konsultatsioone, sealhulgas ekspertide tasandil. Delegeeritud õigusaktide ettevalmistamisel ja koostamisel peaks komisjon tagama asjaomaste dokumentide sama- ja õigeaegse ning asjakohase edastamise Euroopa Parlamendile ja nõukogule.
- (49) Ühishuviprojektide planeerimise ja ehitamise etapis tuleks asjakohaselt arvesse võtta projektist mõjutatud piirkondlike ning kohalike omavalitsuste ja kohaliku kodanikuühiskonna huve.
- (50) Euroopa ja riiklikud transporditaristu planeerimise ja rakendamise ning samuti transporditeenuse osutamise raamistikud pakuvad sidusrühmadele võimalusi anda oma panus käesoleva määruse eesmärkide saavutamisse. Uus üleeuroopalise transpordivõrgu rakendamise vahendid, s.t. põhivõrgukoridorid, on tõhusad vahendid sidusrühmade vastava potentsiaali realiseerimiseks, nendevahelise koostöö arendamiseks ja liikmesriikide meetmete vastastikuse täiendavuse suurendamiseks.

- (51) Selleks et tagada ühetaolised tingimused käesoleva määruse rakendamiseks, tuleks komisjonile anda rakendamisvolitused. Kõnealuseid volitusi tuleks kasutada kooskõlas Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusega (EL) nr 182/2011<sup>1</sup>.
- (52) Kuna käesoleva määruse eesmärke, nimelt üleeuroopalise transpordivõrgu kooskõlastatud rajamist ja arendamist, ei suuda liikmesriigid piisavalt saavutada ning nende eesmärkide kooskõlastamisvajaduse tõttu on neid parem saavutada liidu tasandil, võib liit võtta meetmeid kooskõlas Euroopa Liidu lepingu artiklis 5 sätestatud subsidiaarsuse põhimõttega. Kõnealuses artiklis sätestatud proportsionaalsuse põhimõtte kohaselt ei lähe käesolev määrus nende eesmärkide saavutamiseks vajalikust kaugemale.
- (53) Otsus nr 661/2010/EL tuleks tunnistada kehtetuks.
- (54) Käesolev määrus peaks jõustuma järgmisel päeval pärast selle avaldamist *Euroopa Liidu Teatajas*, et võimaldada õigeaegselt vastu võtta käesoleva määrusega ette nähtud delegeeritud õigusaktid ja rakendusaktid,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA MÄÄRUSE:

---

<sup>1</sup> 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).

# I PEATÜKK

## ÜLDPÕHIMÕTTED

### *Artikkel 1*

#### *Reguleerimisese*

1. Käesoleva määrusega kehtestatakse suunised, millega arendatakse üleeuroopalist transpordivõrku, mis koosneb kahetasandilisest struktuurist, mis hõlmab üldvõrku ja põhivõrku, millest viimane luuakse üldvõrgu baasil.
2. Käesolevas määruses määratakse kindlaks ühishuviprojektid ja üksikasjalikud nõuded, mida peab üleeuroopalise transpordivõrgu taristu haldamiseks täitma.
3. Käesolevas määruses kehtestatakse üleeuroopalise transpordivõrgu arendamise prioriteedid.
4. Käesolevas määruses sätestatakse üleeuroopalise transpordivõrgu rakendamise meetmed. Ühishuviprojektide rakendamine sõltub projektide küpsusastmest, vastavusest liidu ja liikmesriikide õiguse kohastele menetlustele ning rahaliste vahendite kättesaadavusest, ilma et liikmesriigi või liidu rahalisi kohustusi ette kindlaks määrataks.

*Artikkel 2*  
*Reguleerimisala*

1. Käesolevat määrust kohaldatakse üleeuroopalise transpordivõrgu suhtes nagu see on ära toodud I lisas sisalduvatel kaartidel. Üleeuroopaline transpordivõrk hõlmab transporditaristut ja telemaatilisi rakendusi ning meetmeid, millega tõhustatakse kõnealuse taristu haldamist ja kasutamist ning võimaldatakse jätkusuutlike ja tõhusate transporditeenuste loomist ja osutamist.
2. Üleeuroopalise transpordivõrgu taristu koosneb raudtee-, sisevee-, maantee-, mere-, lennu- ja mitmeliigilise transpordi taristutest, nagu see on kindlaks määratud II peatüki vastavates jagudes.

*Artikkel 3*  
*Mõisted*

Käesolevas määruses kasutatakse järgmisi mõisteid:

- a) „ühishuviprojekt” – projekt, mis viiakse läbi vastavalt käesolevas määruses sätestatud nõuetele ja kooskõlas selle sätetega;

- b) „naaberriik” – riik, mis kuulub Euroopa naabruspoliitika, sealhulgas strateegilise partnerluse ja laienemispoliitika reguleerimisalasse, Euroopa Majanduspiirkonda või Euroopa Vabakaubanduse Assotsiatsiooni;
- c) „kolmas riik” – naaberriik või mis tahes muu riik, kellega liit võib teha koostööd käesoleva määruse eesmärkide saavutamiseks;
- d) „lisaväärtus Euroopa jaoks” – projekti väärtus, mis lisaks potentsiaalsele väärtusele asjaomase liikmesriigi jaoks toob kaasa liikmesriikidevaheliste transpordiühenduste või transpordivoogude märkimisväärse paranemise, mida on võimalik tõendada näitajatega, mis viitavad tõhususe, säästvuse, konkurentsivõime ja ühtekuuluvuse suurenemisele kooskõlas artiklis 4 sätestatud eesmärkidega;
- e) „taristuettevõtja” – asutus või ettevõtja, kes vastutab eelkõige transporditaristu loomise või hooldamise eest. See võib hõlmata ka taristu kontrolli- ja ohutussüsteemide haldamist;

- f) „telemaatilised rakendused” – süsteemid, mis kasutavad info-, kommunikatsiooni-, navigatsiooni- ja positsioneerimis- / asukoha määramise tehnoloogiat, et tõhusalt juhtida taristut, liikuvust ja üleeuroopalises transpordivõrgus toimuvat liiklust ning osutada kodanikele ja käitajatele lisaväärtusteenuseid, sealhulgas võrgu ohutu, turvalise, keskkonnahoidliku ja läbilaskevõimet tõhusalt arvesse võtva kasutamise süsteemid. Need süsteemid võivad hõlmata ka transpordivahendisse paigaldatud seadmeid, kui need on asjakohastest taristuosadest lahutatud. Need hõlmavad punktides g kuni l osutatud süsteeme, tehnoloogialahendusi ja teenuseid;
- g) „arukas transpordisüsteem” – süsteem, mis on täpsustatud Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivis 2010/40/EL<sup>1</sup>;
- h) „lennuliikluse korraldamise süsteem” – Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruses (EÜ) nr 552/2004<sup>2</sup> ja nõukogu määruses (EÜ) nr 219/2007<sup>3</sup> määratletud Euroopa lennuliikluse korraldamise üldkava kohane süsteem;

---

<sup>1</sup> 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).

<sup>2</sup> Euroopa Parlamendi ja nõukogu 10. märtsi 2004. aasta määrus (EÜ) nr 552/2004 Euroopa lennuliikluse juhtimisvõrgu koostalitlusvõime kohta (koostalitlusvõime määrus) (ELT L 96, 31.3.2004, lk 26).

<sup>3</sup> Nõukogu 27. veebruari 2007. aasta määrus (EÜ) nr 219/2007 ühisettevõtte loomise kohta Euroopa lennuliikluse uue põlvkonna juhtimissüsteemi (SESAR) väljaarendamiseks (ELT L 64, 2.3.2007, lk 1).

- i) „laevaliikluse seire- ja teabesüsteemid” – süsteemid, mida kasutatakse liikluse ja meretranspordi seireks ja juhtimiseks ning mis kasutavad laevade automaatse identifitseerimissüsteemi (AIS), laevade kaugtuvastus- ja jälgimissüsteemi (LRIT) ning rannikäärsete radarisüsteemide ja raadioside abil saadud teavet, nagu on sätestatud Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivis 2002/59/EÜ<sup>1</sup> ja mis hõlmavad riikliku mereohutusalase andmesüsteemi integreerimist SafeSeaNeti kaudu;
- j) „jõeteabeteenused (RIS)” – Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivis 2005/44/EÜ<sup>2</sup> täpsustatud siseveeteedel kasutatav info- ja kommunikatsioonitehnoloogia;
- k) „e-merendusteenused” – teenused, mille puhul kasutatakse meretranspordisektoris uudseid ja koostalitlusvõimelisi infotehnoloogialahendusi, et lihtsustada haldusmenetlusi ning hõlbustada kaupade käitlemist merel ja sadamaaladel, sealhulgas teenused, mis põhinevad ühtsel liidesel, nagu Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivis 2010/65/EL<sup>3</sup> sätestatud integreeritud meretranspordi ühtne liides, sadamakogukonna teabesüsteemid ja asjaomased tolliinfosüsteemid;

---

<sup>1</sup> 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).

<sup>2</sup> 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).

<sup>3</sup> Euroopa Parlamendi ja nõukogu 20. oktoobri 2010. aasta direktiiv 2010/65/EL, milles käsitletakse liikmesriikide sadamatesse sisenevate ja neist väljuvate laevade teavituse formaalsusi ning millega tunnistatakse kehtetuks direktiiv 2002/6/EÜ (ELT L 283, 29.10.2010, lk 1).

- l) „Euroopa raudteeliikluse juhtimissüsteem (ERTMS)” – süsteem, mis on määratletud komisjoni otsuses 2006/679/EÜ<sup>1</sup> ja komisjoni otsuses 2006/860/EÜ<sup>2</sup>;
- m) „piiriülene lõik” – lõik, mis tagab vähemalt kahe liikmesriigi või ühe liikmesriigi ja selle naaberriigi vahelise ühishuviprojekti jätkuvuse mõlemal pool piiri asuvate lähimate transpordisõlme vahel;
- n) „mitmeliigiline transport” – reisijate- või kaubavedu või mõlema vedu vähemalt kahe transpordiliigiga;
- o) „koostalitlusvõime” – transpordiliigi taristu võime, sealhulgas kõik regulatiivsed, tehnilised ja operatiivsed tingimused, võimaldada ohutuid ja katkematuid liiklusvoogusid, millega saavutatakse selle taristu või transpordiliigi nõutav toimivustase;

---

<sup>1</sup> Komisjoni 28. märtsi 2006. aasta otsus 2006/679/EÜ, mis käsitleb üleeuroopalise tavaraudteevõrgustiku kontrolli ja signaalimise alastsüsteemi tehnilisi koostalitlusnõudeid (ELT L 284, 16.10.2006, lk 1).

<sup>2</sup> Komisjoni 7. novembri 2006. aasta otsus 2006/860/EÜ, mis käsitleb üleeuroopalise kiirraudteesüsteemi juhtkäskude ja signaalimise allsüsteemi koostalitluse tehnilist kirjeldust ning millega muudetakse A-lisa 28. märtsi 2006. aasta otsuses 2006/679/EÜ, mis käsitleb üleeuroopalise tavaraudteesüsteemi juhtkäskude ja signaalimise allsüsteemi koostalitluse tehnilist kirjeldust (ELT L 342, 7.12.2006, lk 1).

- p) „linnatranspordisõlm” – linnapiirkond, sealhulgas üleeuroopalise transpordivõrgu transporditaristu, nagu sadamad ja nende reisijate terminalid, lennujaamad, raudteejaamad, logistikaplatvormid ning kaubaterminalid, mis asuvad linnapiirkonnas ja selle ümbruses ning on ühendatud muude selle taristu osadega ning piirkondliku ja kohaliku liikluse taristuga;
- q) „kitsaskoht” – füüsiline, tehniline ja/või toimimistõke, mille tõttu süsteem katkeb ja pikamaa- ja/või piiriülene liiklusvoog ei saa jätkuda ning mida on võimalik ületada uue taristu loomise või olemasoleva taristu põhjaliku ajakohastamisega, nii et olukord paraneb selle tulemusena tunduvalt ja kitsaskohaga seotud piirangud kõrvaldatakse;
- r) „logistikaplatvorm” – üleeuroopalise transpordivõrgu taristuga otseselt seotud ala, kus on vähemalt üks kaubaterminal ja kus on võimalik teostada logistikatoiminguid;
- s) „kaubaterminal” – rajatis, mis on varustatud vähemalt kahe transpordiliigi või kahe erineva raudteesüsteemi vahel ümberlaadimist ja kauba ajutist ladustamist võimaldavate seadeldistega, nt sadama-, siseveesadama-, lennujaama- ning raudtee/maanteeterminalid;

- t) „sotsiaal-majanduslik kulude ja tulude analüüs” – projekti väärtuse kvantitatiivne eelhindamine tunnustatud meetodite põhjal, mille käigus võetakse arvesse kõiki asjakohaseid sotsiaalseid, majanduslikke, kliima- ja keskkonnavalaseid tulusid ja kulusid. Kliima- ja keskkonnavalaste kulude ja tulude analüüs põhineb direktiivi 2011/92/EL kohaselt teostataval keskkonnamõju hindamisel;
- u) „isoleeritud võrk” – liikmesriigi raudteevõrk või selle osa, mille rööpmelaius on erinev Euroopa standardsest nominaalsest rööpmelaiusest (1435 mm), mille puhul teatavad suured taristuinvesteeringud ei saa olla põhjendatud majandusliku kulutõhususe mõttes selle võrgu eripära tõttu, mis tuleneb võrgu geograafilisest eraldatusest või perifeerses asukohast;
- v) „NUTS piirkond” – ühises statistiliste territoriaalüksuste liigituses määratletud piirkond;
- w) „keskkonnasõbralikud alternatiivkütused” – elektrienergia, vesinik, (vedelad) biokütused, sünteetilised kütused, metaan (maagaas (surumaagaas ja veeldatud maagaas) ja biometaan) ja veeldatud naftagaas (LPG), mis vähemalt osaliselt asendavad fossiilsed naftaallikad transpordi energiaga varustamisel, aitavad kaasa transpordi CO<sub>2</sub>-heite vähendamisele ja transpordisektori keskkonnanäitajate parandamisele.

#### *Artikkel 4*

#### *Üleeuroopalise transpordivõrgu eesmärgid*

Üleeuroopaline transpordivõrk tugevdab liidu sotsiaalset, majanduslikku ja territoriaalset ühtekuuluvust ning aitab luua Euroopa ühtset transpordipiirkonda, mis on tõhus ja jätkusuutlik, toob suuremat kasu selle kasutajatele ja toetab kaasavat majanduskasvu. Üleeuroopalisel transpordivõrgul peab pakkuma Euroopa jaoks lisaväärtust, aidates saavutada järgmises neljas valdkonnas kehtestatud eesmärgid:

- a) ühtekuuluvus, mida aitab saavutada
  - i) juurdepääs kõigile liidu piirkondadele, sealhulgas kaugetele, äärepoolseimatele, saarte-, perifeersetele ja mägiste piirkondadele, samuti hõredalt asustatud piirkondadele ja nendega ühenduvus;
  - ii) taristu arenguerinevuste vähendamine liikmesriikide vahel;
  - iii) nii reisijate kui kaubaveo jaoks kasutatava taristu omavaheline ühendamine ühelt poolt kaugveo ning teiselt poolt piirkondliku ja kohaliku veo jaoks;
  - iv) transporditaristu, mis kajastab liidu eri osade eriolukorda ja hõlmab tasakaalustatult kõiki Euroopa piirkondi;

- b) tõhusus, mida aitab saavutada
- i) kitsaskohtade kõrvaldamine ja puuduvate ühenduste rajamine nii transporditaristute piires kui ka nendevahelistes ühenduspunktides, liikmesriikide territooriumil ja nende vahel;
  - ii) liikmesriikide transpordivõrkude vastastikune seotus ja koostalitlusvõime;
  - iii) kõikide transpordiliikide optimaalne integreerimine ja omavaheline ühendamine;
  - iv) majanduslikult tõhusa, kvaliteetse transpordi edendamine, mis aitab suurendada majanduskasvu ja konkurentsivõimet;
  - v) uue ja olemasoleva taristu tõhus kasutamine;
  - vi) kulutõhus innovatiivsete tehnoloogia- ja tegevuskontseptsioonide kasutamine;
- c) säästlikkus, mida aitab saavutada
- i) kõigi transpordiliikide arendamine kooskõlas pikaajaliselt säästva ja majanduslikult tõhusa transpordi tagamisega;
  - ii) panustamine vähese kasvuhoonegaaside heitega, vähese CO<sub>2</sub>-heitega ja keskkonnasõbraliku transpordi, kütusega varustatuse, väliskulude vähendamise ja keskkonnakaitse eesmärkidesse;
  - iii) vähese CO<sub>2</sub>-heitega transpordi edendamine eesmärgiga vähendada vastavalt liidu CO<sub>2</sub>-heite vähendamise eesmärkidele 2050. aastaks märkimisväärselt CO<sub>2</sub>-heidet;

- d) eeliste suurendamine selle kasutajate jaoks, mida aitab saavutada:
- i) transpordi kasutajate liikuvus- ja transpordivajaduste rahuldamine liidus ja suhetes kolmandate riikidega;
  - ii) ohutute, turvaliste ja kõrgete kvaliteedistandardite tagamine reisijate- ja kaubaveo jaoks;
  - iii) liikuvuse toetamine isegi loodus- või inimtegevusest tingitud õnnetuste korral ning tagades juurdepääsu hädaabi- ja päästeteenustele;
  - iv) taristule esitatavate nõuete kehtestamine, eelkõige koostalitlusvõime, ohutuse ja turvalisuse valdkonnas, et tagada transporditeenuste kvaliteet, tõhusus ja jätkusuutlikkus;
  - v) eakate, piiratud liikumisvõimega isikute ja puudega reisijate juurdepääs.

#### *Artikkel 5*

#### *Ressursitõhus võrk*

1. Üleeuroopalist transpordivõrku planeeritakse, arendatakse ja käitatakse ressursitõhusalt järgmiste meetmete abil:
  - a) olemasoleva transporditaristu arendamine, täiustamine ja hooldamine;
  - b) taristute optimaalne integreerimine ja omavaheline ühendamine;

- c) uute tehnoloogialahenduste ja telemaatiliste rakenduste kasutamine, kui see on majanduslikult põhjendatud;
- d) arvestamine võimaliku koostoimega muude võrkudega, eelkõige üleeuroopalise energiavõrgu või telekommunikatsioonivõrguga;
- e) strateegilise keskkonnamõju hindamine, asjakohaste kavade ja programmide koostamine ning kliimamuutuste leevendamise mõju kindlaksmääramine;
- f) taristu läbilaskevõime planeerimise ja suurendamise meetmed;
- g) piisav arvestamine transporditaristu haavatavusega, mis on seotud kliimamuutustega ning loodus- või inimtegevusest tingitud õnnetustega, nende probleemidega tegelemise eesmärgil;

2. Üleeuroopalise transpordivõrgu kavandamisel ja arendamisel võtavad liikmesriigid arvesse liidu eri osade konkreetset olukorda, eelkõige asjaomaste piirkondade turismiaspekte ja topograafilisi iseärasusi. Nad võivad kohandada üksikasjalikke marsruudilõike artikli 49 lõike 4 punktis c osutatud ulatuses, tagades sealjuures seal sätestatud nõuete täitmise.

## *Artikkel 6*

### *Üleeuroopalise transpordivõrgu kahetasandiline struktuur*

1. Üleeuroopalist transpordivõrku arendatakse järk-järgult, eelkõige rakendades sidusa ja läbipaistva meetodilise lähenemisviisi abil selle võrgu kahetasandilist struktuuri, mis koosneb üld- ja põhivõrgust.
2. Üldvõrk koosneb üleeuroopalise transpordivõrgu kõigist olemasolevatest ja planeeritavatest transporditaristutest ning hõlmab kõnealuse taristu tõhusat, sotsiaalselt ja ökoloogiliselt jätkusuutlikku kasutamist edendavaid meetmeid. See määratletakse ja seda arendatakse II peatüki kohaselt.
3. Põhivõrk koosneb üldvõrgu neist osadest, mis on üleeuroopalise transpordivõrgu arendamise eesmärkide saavutamiseks strateegiliselt kõige tähtsamad. See määratakse kindlaks ja seda arendatakse III peatüki kohaselt.

*Artikkel 7*  
*Ühishuviprojektid*

1. Ühishuviprojektid aitavad üleeuroopalise transpordivõrgu arendamisele kaasa uue transporditaristu rajamise, olemasoleva transporditaristu taastamise ja ajakohastamise ning võrgu ressursitõhusat kasutamist edendavate meetmetega.
2. Ühishuviprojekt peab:
  - a) aitama saavutada eesmärges, mis kuuluvad artiklis 4 esitatud neljast valdkonnast vähemalt kahte;
  - b) olema kooskõlas II peatükiga ning põhivõrgu puhul lisaks ka III peatükiga;
  - c) olema sotsiaal-majanduslike kulude ja tulude analüüsi põhjal majanduslikult elujõuline;
  - d) olema Euroopa jaoks lisaväärtusega.
3. Ühishuviprojekt võib hõlmata kogu projektitsükli, sealhulgas teostatavusuuringuid, loa taotlemise menetlusi, rakendamist ja hindamist.

4. Liikmesriigid võtavad kõik vajalikud meetmed, et tagada projektide elluviimine asjakohase liidu ja siseriikliku õiguse kohaselt, eelkõige kooskõlas liidu keskkonna-, kliimakaitse-, ohutus-, turvalisus-, konkurentsi-, riigiabi-, riigihanke-, rahvatervise- ja juurdepääsualaste õigusaktidega.
5. Ühishuviprojektid võivad saada liidult rahalist abi üleeuroopalise transpordivõrgu jaoks kättesaadavatest vahenditest.

#### *Artikkel 8*

#### *Koostöö kolmandate riikidega*

1. Liit võib toetada, sealhulgas rahaliselt, ühishuviprojekte, et ühendada üleeuroopaline transpordivõrk naaberriikide taristuvõrkudega, kui nende projektidega:
  - a) ühendatakse põhivõrk piiripunktides ning kui need käsitlevad sujuva liiklusvoo, piirikontrollide, piiride valvamise ja muude piirikontrolli menetluste tagamiseks vajalikku taristut;
  - b) tagatakse ühendus põhivõrgu ja kolmandate riikide transpordivõrkude vahel, et suurendada majanduskasvu ja konkurentsivõimet;
  - c) ehitatakse lõplikult välja kolmandate riikide transporditaristu, mis ühendaks liidu põhivõrguosi;

- d) rakendada liikluskorraldussüsteeme kõnealustes riikides;
- e) edendada meretransporti ja meremagistraale, andmata rahalist toetust kolmandate riikide sadamatele;
- f) hõlbustada siseveetransporti kolmandate riikidega.

Selliste projektidega suurendatakse ühes või mitmes liikmesriigis asuvate üleeuroopaliste transpordivõrkude läbilaskevõimet või kasulikkust.

2. Piiramata lõike 1 kohaldamist, võib liit teha koostööd kolmandate riikidega muude projektide edendamiseks ilma rahalist toetust andmata niivõrd, kuivõrd nende projektidega püütakse:

- a) edendada üleeuroopalise transpordivõrgu ja kolmandate riikide võrkude koostalitlusvõimet;
- b) edendada üleeuroopalise transpordivõrgu poliitika laiendamist kolmandatesse riikidesse;
- c) hõlbustada lennutransporti kolmandate riikidega, et edendada tõhusat ja säästvat majanduskasvu ja konkurentsivõimet, sealhulgas „Ühtse Euroopa taeva” laiendamist ja lennuliikluse korraldamise alase koostöö parandamist;
- d) hõlbustada meretransporti ja edendada meremagistraale kolmandate riikidega.

3. Lõike 2 punktide a ja d kohased projektid peavad vastama asjaomastele II peatüki sätetele.
4. III lisa sisaldab teatavatesse naaberriikidesse laiendatud üleeuroopalise transpordivõrgu näitlikke kaarte.
5. Liit võib naaberriikidega ühishuviprojektide edendamiseks kasutada olemasolevaid või luua ja kasutada uusi kooskõlastamis- ja rahastamisvahendeid, nagu naabruspoliitika investeerimisrahastu (NIF) või ühinemiseelse abi rahastamisvahend (IPA).
6. Käesoleva artikli sätete suhtes kohaldatakse rahvusvaheliste lepingute puhul kehtivaid asjaomaseid menetlusi, mis on sätestatud ELi toimimise lepingu artiklis 218.

## II PEATÜKK

### ÜLDVÕRK

#### *Artikkel 9*

#### *Üldsätted*

1. Üldvõrk peab:
  - a) vastama I lisa ja II lisa 2. osas esitatud kaartidele ja nimekirjadele;
  - b) olema täiendavalt täpsustatud taristuosade kirjeldusega;
  - c) vastama käesolevas peatükis sätestatud transporditaristutele esitatavate nõuetega;
  - d) olema ühishuviprojektide kindlakstegemise aluseks;
  - e) võtma arvesse liikmesriikide transporditaristute füüsilisi piiranguid ja topograafilisi iseärasusi, mis on esitatud koostalitlusvõime tehnilises kirjelduses.
2. Liikmesriigid teevad kõik võimalikud jõupingutused selleks, et üldvõrk oleks valmis ja vastaks käesoleva peatüki asjaomastele sätetele 31. detsembriks 2050.

*Artikkel 10*  
*Üldised prioriteedid*

1. Üldvõrgu arendamisel seatakse üldiseks prioriteediks meetmed, mis on vajalikud, et:
  - a) tagada parem juurdepääs kõigile liidu piirkondadele ja ühenduvus nendega, võttes arvesse saarte, isoleeritud võrkude ning hõredalt asustatud, kaugete ja äärepoolseimate piirkondade iseärasusi;
  - b) tagada transpordiliikide optimaalne integreerimine ja koostalitlusvõime;
  - c) rajada puuduvad ühendused ja kõrvaldada kitsaskohad, eelkõige piiriülestes lõikudes;
  - d) aidata taristut tõhusalt ja säästvalt kasutada ning vajaduse korral suurendada läbilaskevõimet;
  - e) parandada või säilitada taristu kvaliteeti ohutuse, turvalisuse, tõhususe, kliimale ja vajaduse korral õnnetustele vastupidavuse, keskkonnatoime, sotsiaalsete tingimuste, kõikide kasutajate, sealhulgas eakate, piiratud liikumisvõimega isikute ja puudega reisijate jaoks juurdepääsu tagamise ning teenuste kvaliteedi ja liiklusvoogude järjepidevuse seisukohalt;

f) rakendada ja võtta kasutusele telemaatilisi rakendusi ning edendada innovatiivse tehnoloogia arendamist.

2. Lõikes 1 sätestatud meetmete täiendamiseks pööratakse erilist tähelepanu meetmetele, mis on vajalikud, et:

a) tagada kütusega varustus suurema energiatõhususe, muu hulgas alternatiivsete ja eelkõige vähese CO<sub>2</sub>-heitega või CO<sub>2</sub>-heiteta energiaallikate ja jõuseadmete edendamise kaudu;

b) leevendada linnaalasid läbiva raudtee- ja maanteetranspordi negatiivseid mõjusid;

c) kõrvaldada haldus- ja tehnilised takistused, eelkõige seoses üleeuroopalise transpordivõrgu koostalitlusvõime ja konkurentsiga.

**1. JAGU**  
**RAUDTEETRANSPORDITARISTU**

*Artikkel 11*  
*Taristu osad*

1. Raudteetransporditaristu koosneb eelkõige järgmisest:
  - a) kiir- ja tavaraudteeliinid, sealhulgas:
    - i) haruteed,
    - ii) tunnelid,
    - iii) sillad;
  - b) kaubaterminalid ja logistikaplatvormid kauba ümberlaadimiseks raudteetranspordi piires ning raudteetranspordi ja muude transpordiliikide vahel;
  - c) I lisas märgitud liinidel asuvad jaamad reisijate ümberistumiseks raudteetranspordi piires ning raudteetranspordi ja muude transpordiliikide vahel;
  - d) jaamade, kaubaterminalide ja logistikaplatvormide ühendused üleeuroopalise transpordivõrgu muude transpordiliikidega;

- e) seotud seadmed;
- f) telemaatilised rakendused.

2. Raudteeliinid on järgmised:

- a) kiirraudteeliinid, mis on
  - i) spetsiaalselt ehitatud kiirliinid, mis on kohased 250 km/h või suurema kiiruse tarvis;
  - ii) spetsiaalselt ümber ehitatud tavaliiinid, mis on kohased 200 km/h suurusjärguga kiiruse tarvis;
  - iii) spetsiaalselt kiirliinideks ümber ehitatud liinid, millel on topograafiast, reljeefist või linnaplaneeringust tingitud piirangute tõttu eritunnused ja kus kiirus tuleb kohandada igal üksikjuhul. See kategooria hõlmab samuti kiirraudteevõrgustike ja tavaraudteevõrgustike vahelisi ühendusliine, jaamade läbisõiduliine, jaamadele ja depoodele juurdepääsu liine ning liine, millel kiirraudtee jaoks mõeldud veerem liigub tavarongide kiirusega;
- b) tavaraudteeliinid.

3. Raudteeliinidega seotud tehniline varustus võib hõlmata elektrivarustussüsteeme, seadmeid reisijate rongileminekuks ja väljumiseks ning kauba peale- ja mahalaadimiseks jaamades, logistikaplatvorme ja kaubaterminale. See võib hõlmata mis tahes vahendeid, näiteks automaatseid rööpapaaride vahetamise seadmeid, mis on vajalikud sõidukite ohutu, turvalise ja tõhusa käitamise tagamiseks, sealhulgas nende keskkonnamõju vähendamiseks ja koostalitlusvõime parandamiseks.

### *Artikkel 12*

#### *Transporditaristule esitatavad nõuded*

1. Kaubaterminalid on ühendatud üldvõrgu maantee- või võimalusel siseveeteetaristuga.
2. Liikmesriigid tagavad, et raudteetaristu vastab järgmistele nõuetele:
  - a) on varustatud Euroopa raudteeliikluse juhtimissüsteemiga (ERTMS), välja arvatud isoleeritud võrkude puhul;
  - b) vastab Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivile 2008/57/EÜ<sup>1</sup> ja selle rakendusmeetmetele, et saavutada üldvõrgu koostalitlusvõime;

---

<sup>1</sup> Euroopa Parlamendi ja nõukogu 17. juuni 2008. aasta direktiiv 2008/57/EÜ ühenduse raudteesüsteemi koostalitlusvõime kohta (ELT L 191, 18.7.2008, lk 1).

- c) vastab koostalitlusvõime tehnilise kirjelduse nõuetele, mis on vastu võetud direktiivi 2008/57/EÜ artikli 6 alusel, v.a kui see on lubatud asjaomase KTKga või direktiivi 2008/57/EÜ artiklis 9 sätestatud korra kohaselt;
  - d) raudteeliinide ja sellises ulatuses, mil see on vajalik elektrirongide käitamiseks, ka haruraudteede täielik elektriga varustatus, välja arvatud isoleeritud võrkude puhul;
  - e) juurdepääs kaubaterminalidele vastab Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivis 2012/34/EL<sup>1</sup> sätestatud nõuetele.
3. Liikmesriikide taotlusel ja nõuetekohaselt põhjendatud juhtudel lubab komisjon kasutada erandeid nõuete puhul, mis lähevad kaugemale direktiivi 2008/57/EÜ nõuetest ERTMSi ja elektrifitseerimise osas.

### *Artikkel 13*

#### *Raudteetaristu arendamise prioriteedid*

Raudteetaristuga seotud ühishuviprojektide edendamisel ja lisaks artiklis 10 sätestatud üldistele prioriteetidele käsitatakse prioriteetsena järgmist:

- a) ERTMSi kasutamine;
- b) üleminek 1435 mm nominaalsele rööpmelaiusele;

---

<sup>1</sup> 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).

- c) raudteetranspordiga kaasneva müra ja vibratsiooni mõju leevendamine, eelkõige veeremit ja taristut puudutavate meetmete, sealhulgas mürakaitsetõkete abil;
- d) taristule esitatavate nõuete täitmine ja koostalitlusvõime suurendamine;
- e) samatasandiliste teeületuskohtade ohutumaks muutmine;
- f) raudteetransporditaristu ühendamise siseveesadamataristuga, kui see on asjakohane.

## **2. JAGU**

### **SISEVEETRANSPOORDITARISTU**

#### *Artikkel 14*

#### *Taristu osad*

- 1. Siseveeteede taristu koosneb eelkõige järgmisest:
  - a) jõed;
  - b) kanalid;
  - c) järved;

- d) seotud taristu, nt lüüsid, tõsteseadmed, sillad, reservuaarid ning seonduvad üleujutuste ennetamise meetmed, mis võivad avaldada positiivset mõju siseveelaevandusele;
- e) siseveesadamad, sealhulgas sadamaalal transporditoimingute tegemiseks vajalik taristu;
- f) seotud seadmed;
- g) telemaatilised rakendused, sealhulgas jõeteabeteenused;
- h) siseveesadamate ühendused üleeuroopalise transpordivõrgu muude transpordiliikidega.

2. Selleks, et siseveesadam saaks olla üldvõrgu osa, peab selles ümber laaditava kauba aastane kogus ületama 500 000 tonni. Aastane ümberlaadimise kogumaht peab põhinema viimasel kättesaadaval kolme aasta keskmisel, mille on avaldanud Eurostat.

3. Siseveeteedega seotud varustus võib hõlmata seadmeid kauba peale- ja mahalaadimiseks siseveesadamates. Sellega seotud seadmed võivad hõlmata eelkõige jõuseadmeid ja käitamissüsteeme, mis vähendavad saastet, näiteks vee- ja õhusaastet ning energiatarbimist ja CO<sub>2</sub>-mahukust. Nende hulka võivad samuti kuuluda jäätmete vastuvõtmise rajatised, kaldaelektri seadmed ja kasutatud õli kogumise seadmed ning jäälohkumis-, hüdroloogiliste uuringute ning sadama ja sadama ümbruse süvendamisseadmed, millega tagatakse aastaringne laevatatavus.

### *Artikkel 15*

#### *Transporditaristule esitatavad nõuded*

1. Liikmesriigid tagavad, et siseveesadamad on ühendatud maantee- või raudteetaristuga.
2. Siseveesadamad pakuvad vähemalt üht kõikidele käitajatele mittediskrimineerivalt avatud kaubaterminali ning kohaldavad läbipaistvaid tasusid.

3. Liikmesriigid tagavad, et:

- a) jõed, kanalid ja järved vastavad Euroopa transpordiministrite konverentsi (ECMT) kehtestatud siseveeteede uues klassifikatsioonis sätestatud IV klassi veeteedele esitatavatele miinimumnõuetele, ning tagavad sildade pideva läbitavuse, ilma et see piiraks käesoleva määruse artiklite 35 ja 36 kohaldamist.

Liikmesriikide taotlusel ja nõuetekohaselt põhjendatud juhtudel lubab komisjon kasutada erandeid miinimumnõuetest, mis on kehtestatud süvise (kuni 2,5 meetrit) ja sillaaluse miinimumkõrguse (kuni 5,25 meetrit) osas;

- b) jõgesid, kanaleid ja järvesid hooldatakse, et säilitada head navigatsioonitingimused, järgides kohaldatavat keskkonnaalast õigust;
- c) jõed, kanalid ja järved on varustatud jõeteabeteenustega (RIS).

## *Artikkel 16*

### *Siseveeteetaristu arendamise prioriteetid*

Siseveeteetaristuga seotud ühishuviprojektide edendamisel ja lisaks artiklis 10 sätestatud üldistele prioriteetidele käsitatakse prioriteetsena järgmist:

- a) olemasolevate siseveeteede puhul: IV klassi siseveeteedele esitatavate nõuete täitmiseks vajalike meetmete rakendamine;
- b) vajaduse korral olemasolevate veeteede ajakohastamisele ja uutele veeteedele esitatavate rangemate nõuete täitmine kooskõlas ECMT tehniliste taristu aspektidega, et vastata turunõudlusele;
- c) telemaatiliste rakenduste, sealhulgas jõeteabeteenuste rakendamine;
- d) siseveesadamataristu ühendamine raudteekaubaveo- ja maanteetransporditaristuga;
- e) erilise tähelepanu pööramine peaaegu looduslikele ja vabalt voolavatele jõgedele ja ojadele, mille suhtes võib olla vaja kasutada erimeetmeid;
- f) jätkusuutliku siseveetranspordi edendamine;
- g) sadamaalal transporditoimingute tegemiseks vajaliku taristu ajakohastamine ja läbilaskevõime suurendamine.

### 3. JAGU

## MAANTEETRANSPORDITARISTU

#### *Artikkel 17*

#### *Taristu osad*

1. Maanteetransporditaristu koosneb eelkõige järgmisest:
  - a) kvaliteetsed teed, sealhulgas:
    - i) sillad,
    - ii) tunnelid,
    - iii) ristmikud,
    - iv) ristmed,
    - v) mitmetasandilised ristmikud,
    - vi) kindlustatud teepeenrad,
  - b) parkimis- ja puhkealad,
  - c) seotud seadmed,

- d) telemaatilised rakendused, sealhulgas arukad transpordisüsteemid,
  - e) kaubaterminalid ja logistikaplatvormid,
  - f) kaubaterminalide ja logistikaplatvormide ühendused üleeuroopalise transpordivõrgu muude transpordiliikidega,
  - g) bussijaamad.
2. Lõike 1 punktis a osutatud kvaliteetsed teed on teed, mis on olulised kauba ja reisijate kaugveo puhul, ühendavad omavahel peamised linna- ja majanduskeskused ja seovad muid transpordiliike üksteisega ning mägiseid, kaugeid, raskesti ligipääsetavaid ja äärepoolseid NUTS 2 piirkondi liidu keskpriirkondadega. Ohutu ja turvalise liikluse võimaldamiseks tuleks neid teid piisavalt hooldada.
3. Kvaliteetsed teed on kavandatud ja ehitatud spetsiaalselt mootorsõidukite liikluseks ja võivad olla kiirteed, kiirmagistraalid või strateegilised tavateed.
- a) Kiirtee on spetsiaalselt mootorsõidukite liikluseks kavandatud ja ehitatud tee, mis ei teeninda teega külgnevaid kinnistuid ning:
    - i) kus 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) mis samal tasandil ei ristugi ühegi tee, raudtee, trammitee, jalgrattatee ega jalgteega ja
    - iii) mis on tähistatud kiirteemärkidega.
  - b) Kiirmagistraal on mootorsõidukite liikluseks kavandatud tee, millele pääseb peamiselt eritasandiliste või reguleeritud ristmike kaudu ning:
    - i) mille sõiduteel on keelatud peatumine ja parkimine ja
    - ii) mis samal tasandil ei ristugi ühegi raudtee ega trammiteega.
  - c) Strateegiline tavatee on tee, mis ei ole kiirtee ega kiirmagistraal, kuid mis on siiski lõigetes 1 ja 2 osutatud kvaliteetne tee.
4. Maanteedega seotud seadmed võivad hõlmata eelkõige liikluskorraldusvahendeid, teavitus- ja teejuhatusvahendeid ning kasutusmaksude kogumise, ohutus-, negatiivse keskkonnamõju vähendamise, alternatiivsete jõuseadmetega sõidukite tankimise või laadimise ning tarbesõidukite turvaliste parkimisalade seadmeid.

## Artikkel 18

### Transporditaristule esitatavad nõuded

Liikmesriigid tagavad, et:

- a) maanteed vastavad artikli 17 lõike 3 punktide a, b või c;
- b) maanteetransporditaristu ohutus tagatakse ning seda kontrollitakse ja vajaduse korral täiustatakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu 19. novembri 2008. aasta direktiivis 2008/96/EÜ (maanteede infrastruktuuri ohutuse korraldamise kohta)<sup>1</sup> sätestatud korras;
- c) üle 500 m pikkused maanteetunnelid vastavad Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivile 2004/54/EÜ<sup>2</sup>;
- d) maksukogumissüsteemide koostalitlusvõime tagatakse vajaduse korral kooskõlas Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiviga 2004/52/EÜ<sup>3</sup> ja komisjoni otsusega 2009/750/EÜ<sup>4</sup>;

---

<sup>1</sup> 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).

<sup>2</sup> 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).

<sup>3</sup> Euroopa Parlamendi ja nõukogu 29. aprilli 2004. aasta direktiiv 2004/52/EÜ ühenduse elektroonilise maanteemaksu koostalitlusvõime kohta (ELT L 166, 30.4.2004, lk 124).

<sup>4</sup> Komisjoni 6. oktoobri 2009. aasta otsus 2009/750/EÜ Euroopa elektroonilise maksukogumisteenu määratluse ja tehniliste elementide kohta (ELT L 268, 13.10.2009, lk 11).

- e) iga avaliku sektori asutuse poolt kasutusele võetav maanteetransporditaristu arukas transpordisüsteem vastab direktiivile 2010/40/EL ning see võetakse kasutusele selle direktiivi raames vastu võetud delegeeritud õigusaktidega kooskõlas oleval viisil.

### *Artikkel 19*

#### *Maanteetaristu arendamise prioriteetid*

Maanteetaristuga seotud ühishuviprojektide edendamisel ja lisaks artiklis 10 sätestatud üldistele prioriteetidele käsitatakse prioriteetsena järgmist:

- a) liiklusohutuse parandamine ja edendamine;
- b) arukate transpordisüsteemide, eelkõige mitmeliigilise transpordi teavitus- ja liikluskorraldussüsteemide kasutamine ning integreeritud teabevahetus- ja maksesüsteemide võimaldamine;
- c) uute tehnoloogialahenduste ja innovatsiooni kasutamine vähese CO<sub>2</sub>-heitega transpordi edendamiseks;
- d) ärieesmärgil kasutajatele asjakohasel hulgal parkimiskohtade tagamine, kus on tagatud asjakohasel tasemel ohutus ja turvalisus;
- e) liiklusummikute vähendamine praegustel teedel.

## 4. JAGU

### MERETRANSPORDITARISTU JA MEREMAGISTRAALID

#### *Artikkel 20*

#### *Taristu osad*

1. Meretransporditaristu koosneb eelkõige järgmisest:
  - a) mereala;
  - b) merekanalid;
  - c) meresadamad, sh sadamaalal transporditoimingute tegemiseks vajalik taristu;
  - d) sadamate ühendused üleeuroopalise transpordivõrgu muude transpordiliikidega;
  - e) kaitsevallid, lüüsid ja dokid;
  - f) navigatsioonivahendid;
  - g) sadamate ümbrus ja faarvaatrid;
  - h) lainemurdjad;

- i) meremagistraalid;
- j) seotud seadmed;
- k) telemaatilised rakendused, sealhulgas e-merendusteenused ja laevaliikluse seire- ja teabesüsteem.

2. Meresadamad on üldvõrgu maismaataristu sisenemis- ja väljumiskohad. Meresadamad peavad vastama vähemalt ühele järgmistest kriteeriumidest:

- a) aastane reisijateveo kogumaht ületab 0,1 % kõigi liidu meresadamate aastasest reisijateveo kogumahust. Selle kogumahu võrdlusalus on viimane kättesaadav kolme aasta keskmine, mis põhineb Eurostati avaldatud statistikal;
- b) aastane veoste kogumaht – puist- või muu lasti käitlemisel – ületab 0,1 % kõigis liidu meresadamates aasta jooksul käideldud veoste kogumahust. Selle kogumahu võrdlusalus on viimane kättesaadav kolme aasta keskmine, mis põhineb Eurostati avaldatud statistikal;
- c) meresadam asub saarel ja on üldvõrgus ainus juurdepääsukoht NUTS 3. tasandi piirkonnale;
- d) meresadam asub äärepoolseimas või keskusest kaugel olevas piirkonnas, üle 200 km kaugusel muust lähimast üldvõrgu sadamast.

3. Meretransporditaristuga seotud seadmed võivad hõlmata eelkõige liikluse ja veoste korraldamise seadmeid, kahjulike mõjude, sealhulgas kahjulike keskkonnamõjude vähendamise seadmeid, ja alternatiivkütuste kasutamise seadmeid, aastaringse laevatatavuse tagamise seadmeid, sealhulgas jäälõhkumis-, hüdroloogiliste uuringute ning sadama ja sadama ümbruse süvendamis-, hooldus- ja kaitseseadmeid.

### *Artikkel 21*

#### *Meremagistraalid*

1. Meremagistraalid moodustavad üleeuroopalise transpordivõrgu merelise mõõtme olles üheks teguriks, mis aitab saavutada Euroopa piirideta meretranspordiruumi. Need koosnevad lähimereliinidest, sadamatest, seonduvast meretaristust, seadmetest ja vahenditest ning lihtsustatud haldustoimingutest, mis võimaldavad teostada lühimerevedusid või mere-jõeteenuseid, sealhulgas sisemaahendusi, vähemalt kahe sadama vahel. Meremagistraalid hõlmavad järgmist:
  - a) mereühendused üldvõrgu meresadamate vahel või üldvõrgu sadama ja kolmanda riigi sadama vahel, kui kõnealused ühendused on liidule strateegiliselt tähtsad;

- b) sadamarajatised, väljaspool sadamaala paiknevad, aga sadama tööga seotud kaubaveoterminalid, logistikaplatvormid ja kaubakäitluskeskused, info- ja kommunikatsioonitehnoloogia (IKT), nagu elektroonilised logistikakorraldussüsteemid, ohutuse ja turvalisuse ning haldus- ja tollimenetlused vähemalt ühes liikmesriigis;
- c) taristu otseseks maale- ja merelepääsuks.

2. Üleeuroopalise transpordivõrgu meremagistraalidega seotud ühishuviprojekti ettepaneku peavad tegema vähemalt kaks liikmesriiki. Meremagistraalid koosnevad järgmisest:

- a) põhivõrgu mereühendus ja selle sisemaaühendused kahe või enama põhivõrku kuuluva sadama vahel või
- b) mereühendus ja selle sisemaaühendused põhivõrgu sadama ja üldvõrgu sadamate vahel erilise tähelepanuga põhi- ja üldvõrgu sadamate sisemaaühendustel.

3. Üleeuroopalise transpordivõrgu meremagistraalidega seotud ühishuviprojektid võivad hõlmata ka tegevust, mis toob laialdasemat kasu ega ole seotud konkreetsete sadamatega, nagu teenused ja meetmed isikute ja kaupade liikuvuse toetamiseks, keskkonnatoime parandamise meetmed, näiteks kaldaelektriga varustamise kaudu, mis võimaldavad laevadel heiteid vähendada, jäälõhkumiseks vajalike seadmete kättesaadavaks tegemine, aastaringse laevatatavuse tagamine, süvendustööd ja alternatiivsete kütusetankimisvõimaluste loomine, samuti protsesside, menetluste ja inimfaktori optimeerimine, IKT platvormid ja infosüsteemid, sealhulgas liikluskorralduse ja elektroonilise aruandluse süsteemid.
4. Kahe aasta jooksul pärast meremagistraalide koordinaatori ametisse nimetamist kooskõlas artikliga 45 esitab see koordinaator meremagistraalide üksikasjaliku rakenduskava, mis põhineb liidu meretranspordi valdkonnaga seotud kogemustel ja muutustel ning meremagistraalide liiklusprognosidel.

## Artikkel 22

### Transporditaristule esitatavad nõuded

1. Liikmesriigid tagavad, et:
  - a) meresadamad on ühendatud üldvõrgu raudteeliinide või maanteedega ja võimaluse korral siseveeteedega, v.a juhul, kui füüsilised piirangud seda ühendust takistavad;
  - b) meresadam, mis teenindab kaubavedu, pakub vähemalt üht kasutajatele mittediskrimineerivalt avatud terminali ja et kohaldatakse läbipaistvaid tasusid;
  - c) merekanalid, sadamate faarvaatrid ja estuaarid ühendavad kahte merd või tagavad juurdepääsu merelt meresadamatesse ning vastavad vähemalt VI klassi siseveeteedele.
2. Liikmesriigid tagavad, et sadamas on seadmed, mis on vajalikud laevade keskkonnahoidlikkusele kaasa aitamiseks sadamates, eelkõige laevaheitmete ja lastijäätmete vastuvõtmise seadmed vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivile 2000/59/EÜ<sup>1</sup> ning kooskõlas muu asjakohase liidu õigusega.
3. Liikmesriigid rakendavad laevaliikluse seire- ja teabesüsteemi ning süsteemi SafeSeaNet kooskõlas direktiiviga 2002/59/EÜ ja võtavad kasutusele e-merendusteenused, sealhulgas eelkõige meretranspordi ühtse liidese teenused, nagu on sätestatud direktiivis 2010/65/EL.

---

<sup>1</sup> Euroopa Parlamendi ja nõukogu 27. novembri 2000. aasta direktiiv 2000/59/EÜ laevaheitmete ja lastijäätmete vastuvõtmise seadmete kohta sadamates (EÜT L 332, 28.12.2000, lk 81).

### *Artikkel 23*

#### *Meretaristu arendamise prioriteetid*

Meretaristuga seotud ühishuviprojektide edendamisel ja lisaks artiklis 10 sätestatud üldistele prioriteetidele käsitatakse prioriteetsena järgmist:

- a) meremagistraalide, sealhulgas lühimerevedude edendamine, maismaaühenduste arendamise edendamine ning eeskätt selliste meetmete väljatöötamine, mis vähendavad meretranspordi keskkonnatoimet kooskõlas liidu õigusest ja asjakohastest rahvusvahelistest kokkulepetest tulenevate nõuetega;
- b) meresadamate ühendamise siseveeteedega;
- c) laevaliikluse seire- ja teabesüsteemi ning e-merendusteenuste rakendamine;
- d) uute tehnoloogiate ja uuenduste kasutuselevõtt alternatiivkütuste, sealhulgas veeldatud maagaasi, ja energiatõhusa meretranspordi edendamiseks;
- e) sadamaalal transporditoimingute tegemiseks vajaliku taristu ajakohastamine ja läbilaskevõime suurendamine.

**5. JAGU**  
**LENNUTRASPORDITARISTU**

*Artikkel 24*

*Taristu osad*

1. Lennutransporditaristu koosneb eelkõige järgmisest:
  - a) õhuruum, lennuliinid ja -teed;
  - b) lennujaamad;
  - c) lennujaamade ühendused üleeuroopalise transpordivõrgu muude transpordiliikidega;
  - d) seotud seadmed;
  - e) aeronavigatsioonisüsteemid, sealhulgas Euroopa lennuliikluse uue põlvkonna juhtimissüsteem (SESARi süsteem).

2. Lennujaamad peavad vastama ühele järgmistest kriteeriumidest:
- a) reisilennujaamade puhul moodustab aastane reisijateveo kogumaht vähemalt 0,1 % kõigi liidu lennujaamade aastasest reisijateveo kogumahust, välja arvatud kui asjaomane lennujaam asub lähimast üldvõrgu lennujaamast rohkem kui 100 km kaugusel või rohkem kui 200 km kaugusel, kui piirkonnas, milles see asub, on kiirraudteeliin;
  - b) kaubaveolennujaamade puhul moodustab aastane veoste kogumaht vähemalt 0,2 % kõigi liidu lennujaamade aastasest veoste kogumahust.

Aastane reisijateveo kogumaht või veoste kogumaht põhinevad viimasel kättesaadaval kolme aasta keskmisel, mille on avaldanud Eurostat.

#### *Artikkel 25*

#### *Transporditaristule esitatavad nõuded*

1. Liikmesriigid tagavad, et nende territooriumil asuvates lennujaamades on vähemalt üks kõikidele ettevõtjatele mittediskrimineerivalt avatud terminal kus võetakse läbipaistvaid, asjakohaseid ja õiglasi tasusid.

2. Liikmesriigid tagavad, et üldvõrgu lennutransporditaristu suhtes kohaldatakse ühiseid põhinõudeid, mille eesmärk on kaitsta tsiviillennundust ebaseadusliku sekkumise eest ja mille liit on vastu võtnud kooskõlas Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusega (EÜ) nr 300/2002<sup>1</sup>.
3. Liikmesriigid tagavad, et lennuliikluskorralduse taristu võimaldab „Ühtse Euroopa taeva” rakendamist kooskõlas Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusega (EÜ) nr 549/2004,<sup>2</sup> Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusega (EÜ) nr 550/2004,<sup>3</sup> Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusega (EÜ) nr 551/2004<sup>4</sup> ning määrusega (EÜ) nr 552/2004, ning lennutranspordi toimingute rakendamist, et parandada Euroopa lennundussüsteemi, rakenduseeskirjade ja liidu spetsifikatsioonide toimimist ja jätkusuutlikkust.

---

<sup>1</sup> Euroopa Parlamendi ja nõukogu 11. märtsi 2008. aasta määrus (EÜ) nr 300/2008, mis käsitleb tsiviillennundusjulgestuse ühiseeskirju ja millega tunnistatakse kehtetuks määrus (EÜ) nr 2320/2002 (ELT L 97, 9.4.2008, lk 72).

<sup>2</sup> Euroopa Parlamendi ja nõukogu 10. märtsi 2004. aasta määrus (EÜ) nr 549/2004, millega sätestatakse raamistik ühtse Euroopa taeva loomiseks (raammäärus) (ELT L 96, 31.3.2004, lk 1).

<sup>3</sup> Euroopa Parlamendi ja nõukogu 10. märtsi 2004. aasta määrus (EÜ) nr 550/2004 aeronavigatsiooniteenuste osutamise kohta ühtses Euroopa taevas (teenuse osutamise määrus) (ELT L 96, 31.3.2004, lk 10).

<sup>4</sup> Euroopa Parlamendi ja nõukogu 10. märtsi 2004. aasta määrus (EÜ) nr 551/2004 õhuruumi korraldamise ja kasutamise kohta ühtses Euroopa taevas (õhuruumi määrus) (ELT L 96, 31.3.2004, lk 20).

## *Artikkel 26*

### *Lennutransporditaristu arendamise prioriteetid*

Lennutransporditaristuga seotud ühishuviprojektide edendamisel ja lisaks artiklis 10 sätestatud üldistele prioriteetidele käsitatakse prioriteetsena järgmist:

- a) lennujaamade läbilaskevõime suurendamine;
- b) „Ühtse Euroopa taeva” ja lennuliikluse korraldamise süsteemide, eelkõige SESARi süsteemi rakendamise toetamine;
- c) lennujaamade mitmeliigiliste ühenduste parandamine muude transpordiliikide taristutega;
- d) jätkusuutlikkuse suurendamine ning lennundusest tuleneva keskkonnamõju vähendamine.

## 6. JAGU

### MITMELIIGILISE TRANSPORDI TARISTU

#### *Artikkel 27*

#### *Taristu osad*

Kaubaterminalid või logistikaplatvormid peavad vastama vähemalt ühele järgmistest kriteeriumidest:

- a) ümberlaaditud veose kogumaht ületab mittepuistlasti puhul aastas 800 000 tonni ning puistlasti puhul 0,1 % kõigis liidu meresadamates aasta jooksul käideldud veoste kogumahust;
- b) kui NUTS 2. tasandi piirkonnas ei ole punktile a vastavat kaubaterminali või logistikaplatvormi, on terminaliks või platvormiks asjaomase liikmesriigi määratud peamine logistikaplatvorm või kaubaterminal, mis on seotud vähemalt selle NUTS 2. tasandi piirkonna maanteedega ja raudteedega, või liikmesriikide puhul, kus ei ole raudteesüsteemi, ainult maanteedega.

## Artikkel 28

### Transporditaristule esitatavad nõuded

1. Liikmesriigid tagavad õiglasel ja mittediskrimineerival viisil, et:
  - a) transpordiliigid ühendatakse mõne järgmise kohaga: kaubaterminalid, reisijaamad, siseveesadamad, lennujaamad ja meresadamad, et tagada mitmeliigiline reisijate- ja kaubavedu;
  - b) ilma et see piiraks kehtiva liidu ja siseriikliku õiguse kohaldamist, peavad kaubaveoterminalid ja logistikaplatvormid, sisevee- ja meresadamad ning veoseid käitlevad lennujaamad olema varustatud teabevoogude edastamiseks selle taristu piires ja logistikaahelas kasutatavate transpordiliikide vahel. Sellised süsteemid peavad eelkõige andma reaajas teavet taristu vaba läbilaskevõime ja liiklusvoogude kohta, võimaldama positsioneerimist, jälgimist ja teekonna tuvastamist ning tagama ohutuse ja turvalisuse kogu mitmeliigilist transporti hõlmava teekonna ulatuses;
  - c) ilma et see piiraks kehtiva liidu ja siseriikliku õiguse kohaldamist, tuleb hõlbustada pidevat reisiliiklust üldvõrgus asjakohaste seadmete ja telemaatiliste rakenduste olemasoluga raudtee-, bussi- ja lennujaamades ning vajaduse korral mere- ja siseveesadamates.

2. Kaubaterminalid on varustatud kraanade, konveierite ja muude seadmetega kauba töstmiseks ühelt transpordiliigilt teisele ning kauba paigutamiseks ja ladustamiseks.

### *Artikkel 29*

#### *Mitmeliigilise transporditaristu arendamise prioriteetid*

Mitmeliigilise transporditaristuga seotud ühishuviprojektide edendamisel ja lisaks artiklis 10 sätestatud üldistele prioriteetidele käsitatakse prioriteetsena järgmist:

- a) üldvõrgu taristu tõhus ühendamine ja integreerimine, vajaduse korral ka juurdepääsutaristu ning kaubaterminalide ja logistikaplatvormide kaudu;
- b) mitmeliigilise transpordi peamiste tehniliste ja haldustakistuste kõrvaldamine;
- c) sujuva teabevoore arendamine transpordiliikide vahel ning mitmeliigilise transpordi ja üheliigilise transpordi teenuste osutamine üleeuroopalises transpordisüsteemis.

## 7. JAGU

### ÜLDSÄTTED

#### *Artikkel 30*

#### *Linnatranspordisõlmed*

Liikmesriikide eesmärk üldvõrgu arendamisel linnatranspordisõlmedes on võimaluse korral tagada:

- a) reisijateveo puhul: üldvõrgu raudtee-, maantee-, lennu- ning vajaduse korral sisevee- ja meretransporditaristu omavaheline ühendamine;
- b) kaubaveo puhul: üldvõrgu raudtee-, maantee- ning vajaduse korral sisevee-, lennu- ja mere- taristu omavaheline ühendamine;
- c) üldvõrgu eri raudteejaamade, sadamate või lennujaamade nõuetekohane ühendamine linnatranspordisõlmes;
- d) üldvõrgu taristu ning piirkondliku ja kohaliku liikluse ja linnade kaubaveo taristu sujuv ühendamine, sealhulgas logistika- ja jaotuskeskuste rajamine;

- e) linnaalasiid läbiva raudtee- ja maanteetranspordi negatiivsete mõjude leevendamine, mis võib hõlmata ka linnadest möödasuunamist;
- f) vähese müraga ja vähese CO<sub>2</sub>-heitega tõhusa kaubaveo edendamine linnades.

### *Artikkel 31*

#### *Telemaatilised rakendused*

1. Telemaatilised rakendused peavad võimaldama liikluse korraldamist ja teabevahetust mitmeliigilise transpordi toiminguteks kasutatavate transpordiliikide piires ja nende vahel ning transpordiga seotud lisaväärtusteenuseid, mis suurendavad ohutust, turvalisust ja keskkonnahoidlikkust ning lihtsustavad haldusmenetlusi. Telemaatilised rakendused hõlbustavad üldvõrgu taristu ning piirkondliku ja kohaliku transpordi taristu sujuvat ühendamist.
2. Telemaatilised rakendused võetakse võimaluse korral kogu liidus kasutusele, eesmärgiga võimaldada luua kõikides liikmesriikides koostalitlusvõimelised põhisuutlikkused.

3. Käesolevas artiklis osutatud telemaatilised rakendused hõlmavad asjaomaste transpordiliikide puhul eelkõige järgmist:
- raudteede puhul: Euroopa raudteeliikluse juhtimissüsteem (ERTMS);
  - siseveeteede puhul: jõeteabeteenused;
  - maanteetranspordi puhul: arukad transpordisüsteemid;
  - meretranspordi puhul: laevaliikluse seire- ja teabesüsteem ning e-merendusteenused, kaasa arvatud ühtse liidese teenused, nagu meretranspordi ühtne liides, sadamakogukonna teabesüsteemid ja asjaomased tolliteabesüsteemid;
  - lennutranspordi puhul: lennuliikluse korraldamise süsteemid, eelkõige need, mis tulenevad SESARi süsteemist.

## *Artikkel 32*

### *Säästvad kaubaveoteenused*

Liikmesriigid pööravad erilist tähelepanu ühishuviprojektidele, millega tagatakse tõhusad üldvõrgu taristut kasutavad kaubaveoteenused ja aidatakse vähendada CO<sub>2</sub>-heidet ning muid negatiivseid keskkonnamõjusid ning mille eesmärk on:

- a) soodustada transporditaristu säästvat kasutamist, sealhulgas selle tõhusat haldamist;
- b) edendada innovatiivsete transporditeenuste kasutamist, sealhulgas meremagistraalide, telemaatiliste rakenduste ja täiendava taristu väljaarendamise abil, mis on vajalikud peamiselt kõnealuste teenustega seotud keskkonna- ja ohutuseesmärkide saavutamiseks, ning asjakohaste juhtimisstruktuuride loomise abil;
- c) hõlbustada mitmeliigilise transpordi teenuseid, sealhulgas vajalikke kaasnevaid teabevooge, ja parandada transporditeenuste osutajate vahelist koostööd;
- d) soodustada ressursitõhusust ja tõhusust CO<sub>2</sub> heitkoguste seisukohast, eelkõige sõidukite veojõu, sõitmise/liikumapanemise, süsteemide ja toimingute kavandamise valdkonnas;

- e) analüüsida ja anda teavet sõidukite omaduste ja talitluse, haldusnõuete ja inimressursside kohta;
- f) parandada ühendusi liidu kõige haavatavamate ja kõige enam isoleeritud piirkondadega, eelkõige äärepoolseimate piirkondade, saarte, äärepoolsete ja mägiste piirkondadega.

### *Artikkel 33*

#### *Uued tehnoloogialahendused ja innovatsioon*

Selleks, et üldvõrk saaks pidada sammu innovatiivse tipp tehnoloogia arengu ja kasutamisega, peab see eelkõige:

- a) toetama ja edendama innovatiivsetele ja säästvatele transporditehnoloogialahendustele ülemineku kaudu transpordi CO<sub>2</sub>-heite vähendamist;
- b) võimaldama vähendada kõigi transpordiliikide CO<sub>2</sub>-heidet, soodustades energiatõhusust ning alternatiivsete jõuseadmete, sealhulgas elektrivarustussüsteemide kasutamist ning asjakohase taristu rajamist. Selline taristu võib hõlmata võrke ja muid energiavarustuseks vajalikke vahendeid, võtta arvesse taristu–sõiduki liidest ja hõlmata telemaatilisi rakendusi;
- c) suurendama isikute ja kaubaveo liikumise ohutust ja säästlikkust;

- d) parandama võrgu toimimist, juhtimist, juurdepääsetavust, koostalitlusvõimet, mitmeliigilisust ja tõhusust, muuhulgas mitmeliigilise piletimüügi ning reisigraafikute koordineerimise kaudu;
- e) edendama tõhusaid mooduseid anda kõigile kodanikele kättesaadavat ja mõistetavat teavet transpordiühenduste, koostalitluse ja mitmeliigilisuse kohta;
- f) edendama väliskulude, nagu ummikute, tervisekahju ja igat liiki saastuse, sealhulgas müra ja heitega seotud kulude vähendamise meetmeid;
- g) võtma kasutusele turvalisustehnoloogia ja võrkude ühilduvad identifitseerimisstandardid;
- h) suurendama vastupanuvõimelisust kliimamuutustele;
- i) edendama telemaatiliste rakenduste arendamist ja kasutamist transpordiliikide piires ja vahel.

#### *Artikkel 34*

#### *Ohutu ja turvaline taristu*

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

*Artikkel 35*

*Kliimamuutustekindel taristu ja õnnetustele vastupidavus*

Taristu planeerimisel peaksid liikmesriigid võtma nõuetekohaselt arvesse kliimamuutustele ja keskkonnakatastroofidele vastupanuvõime suurendamist.

*Artikkel 36*

*Keskkonnakaitse*

Plaanide ja projektide keskkonnamõju hindamine viiakse läbi vastavalt kehtivale liidu keskkonnavalasele õigusele, sealhulgas vastavalt direktiividele 92/43/EMÜ, 2000/60/EÜ, 2001/42/EÜ, 2009/147/EÜ ja 2011/92/EL.

*Artikkel 37*

*Kõikide kasutajate juurdepääs*

Transporditaristu võimaldab kõikide kasutajate, eelkõige eakate, piiratud liikumisvõimega isikute ja puudega reisijate sujuvat liikuvust ja juurdepääsu.

Transporditaristu kavandamine ja rajamine peab olema kooskõlas liidu õiguses sätestatud asjakohaste nõuetega.

## III PEATÜKK

### PÕHIVÕRK

#### *Artikkel 38*

#### *Põhivõrgu tunnused*

1. I lisas sisalduvatel kaartidel näidatud põhivõrk koosneb nendest üldvõrgu osadest, mis on üleeuroopalise transpordivõrgu poliitika eesmärkide saavutamiseks strateegiliselt kõige olulisemad, ning järgib liiklusnõudluse kasvu ja vajadust mitmeliigilise transpordi järele. Põhivõrk aitab eelkõige toime tulla üha suureneva liikuvusega ja tagada kõrge ohutusstandardi ning aitab arendada vähese CO<sub>2</sub>-heitega transpordisüsteemi.
2. Põhivõrk on transpordisõlmede abil ühendatud ja tagab ühendused liikmesriikide vahel ja naaberriikide transporditaristu võrkudega.
3. Ilma, et see piiraks artikli 1 lõike 4 ning artikli 41 lõigete 2 ja 3 kohaldamist, võtavad liikmesriigid põhivõrgu arendamiseks asjakohaseid meetmeid, et täita käesoleva peatüki sätteid 31. detsembriks 2030.

Artikli 54 kohaselt hindab komisjon 31. detsembriks 2023 põhivõrgu rakendamist.

*Artikkel 39*

*Taristule esitatavad nõuded*

1. Selleks, et tagada transporditaristu ressursitõhus kasutamine nii reisijate kui ka kaupade transportimisel ja piisav läbilaskevõime, tuleb arvesse võtta innovatiivseid tehnoloogiaid, telemaatilisi rakendusi ning regulatiivseid ja juhtimismeetmeid.
2. Põhivõrgu taristu peab vastama kõikidele II peatüki nõuetele. Lisaks peab põhivõrgu taristu vastama järgmistele nõuetele, ilma et see piiraks lõike 3 kohaldamist:
  - a) raudteetransporditaristu puhul:
    - i) raudteeliinide ja sellises ulatuses, mil see on vajalik, elektrirongide käitamiseks, ka haruraudteede täielik elektriga varustus;
    - ii) põhivõrgu kaubaveoliinid, mida on nimetatud I lisas: teljekoormus vähemalt 22,5 t, liini maksimaalne lubatud kiirus 100 km/h ja võimalus kasutada ronge pikkusega 740 m;
    - iii) ERTMSi täielik kasutuselevõtmine;

- iv) uute raudteeliinide nominaalne rööpmelaius: 1435 mm, välja arvatud juhtudel, kui uus liin on sellise võrgu pikendus, mille rööpmevahe on erinev Euroopa Liidu peamiste raudteeliinide rööpmevahest ning mis on peamistest liinidest eraldatud;

Isoleeritud võrkude suhtes punktides i–iii toodud nõudeid ei kohaldata;

- b) siseveetee- ja meretransporditaristu:

- keskkonnasõbralike alternatiivkütuste kättesaadavus;

- c) maanteetransporditaristu:

- artikli 17 lõike 3 punktist a või b tulenevad nõuded;

- puhkealade rajamine kiirteedele ligikaudu iga 100 km tagant vastavalt ühiskonna, turu ja keskkonna vajadustele, muu hulgas selleks, et ärieesmärgil maanteekasutajatel oleks sobival hulgal parkimiskohti, kus on tagatud asjakohasel tasemel ohutus ja turvalisus;

- keskkonnasõbralike alternatiivkütuste kättesaadavus;

- d) lennutransporditaristu:

- keskkonnasõbralike alternatiivkütuste kättesaadavuse tagamise suutlikkus.

3. Ilma et see piiraks direktiivi 2008/57/EÜ kohaldamist, võib komisjon liikmesriigi taotlusel ja nõuetekohaselt põhjendatud juhtudel lubada raudteetransporditaristu puhul erandeid seoses rongi pikkuse, ERTMSi, teljekoormuse, elektrifitseerimise ja liini maksimaalse lubatud kiirusega.

Komisjon võib liikmesriigi taotlusel ja nõuetekohaselt põhjendatud juhtudel lubada maanteetransporditaristu puhul erandeid artikli 17 lõike 3 punkti a või b sätete kohaldamisest, kui on tagatud asjakohane ohutustase.

Käesolevas lõikes osutatud mõiste „nõuetekohaselt põhjendatud juhtudel” hõlmab juhtusid, mil taristuinvesteering ei saa olla põhjendatud sotsiaalmajandusliku kulutõhususe mõttes.

#### *Artikkel 40*

##### *Põhivõrgu arendamine*

Põhivõrku kuuluvat transporditaristut arendatakse II peatüki vastavate sätete kohaselt.

*Artikkel 41*  
*Põhivõrgu transpordisõlmed*

1. Põhivõrgu transpordisõlmed on kindlaks määratud II lisa ja hõlmavad järgmist:
  - a) linnatranspordisõlmed, sealhulgas nende sadamad ja lennujaamad;
  - b) mere- ja siseveesadamad;
  - c) piiripunktid naaberriikidega;
  - d) raudtee/maanteeterminalid;
  - e) reisijate- ja kaubaveoks ette nähtud lennujaamad.
2. II lisa 2. osas osutatud põhivõrgu meresadamad peavad olema üleeuroopalise transpordivõrgu raud- ja maanteetransporditaristuga ja võimaluse korral siseveetranspordi taristuga ühendatud 31. detsembriks 2030, v.a juhul, kui füüsilised piirangud seda takistavad.
3. II lisa 2. osas osutatud peamised lennujaamad peavad olema üleeuroopalise transpordivõrgu raud- ja maanteetransporditaristuga ühendatud 31. detsembriks 2050, v.a juhul, kui füüsilised piirangud seda ühendust takistavad. Võttes arvesse võimalikku transpordinõudlust, tuleb need lennujaamad võimaluse korral integreerida kiirraudteevõrku.

# IV PEATÜKK

## PÕHIVÕRGU RAKENDAMINE PÕHIVÕRGUKORIDORIDE KAUDU

### *Artikkel 42*

#### *Põhivõrgukoridorid*

1. Põhivõrgukoridorid on põhivõrgu kooskõlastatud rakendamist lihtsustavad vahendid. Ressursitõhusa mitmeliigilise transpordi saavutamiseks, aidates niiviisi suurendada ühtekuuluvust parema territoriaalse koostöö kaudu, keskenduvad põhivõrgukoridorid järgmisele:
  - a) transpordiliikide integreerimine;
  - b) koostalitlusvõime ja
  - c) taristu kooskõlastatud arendamine, eelkõige piiriülestes lõikudes ja kitsaskohtades.
2. Põhivõrgukoridoride abil on liikmesriikidel võimalik saavutada kooskõlastatud ja sünkroniseeritud lähenemisviis taristu investeeringutele, et läbilaskevõimet kõige tõhusamalt juhtida. Põhivõrgukoridorid toetavad koostalitlusvõimeliste liikluskorraldussüsteemide ning kui see on asjakohane, innovatsiooni ja uute tehnoloogiate ulatuslikku kasutamist.

### *Artikkel 43*

#### *Põhivõrgukoridoride määratlus*

1. Põhivõrgukoridorid hõlmavad kõige tähtsamaid põhivõrgu kaugtranspordivoogusid ja eelkõige on nende eesmärk parandada piiriüleseid ühendusi liidus.
2. Põhivõrgukoridorid on mitmeliigilised ning on avatud kõigile käesoleva määrusega hõlmatud transpordiliikidele. Nad ületavad vähemalt kahe riigi piire ja hõlmavad võimaluse korral vähemalt kolme transpordiliiki, sealhulgas vajaduse korral meremagistraale.

### *Artikkel 44*

#### *Põhivõrgukoridoride loetelu*

1. Põhivõrgukoridoride loetelu on sätestatud määruse (EL) nr .../2013\* lisa I osas. Liikmesriigid osalevad käesolevas peatükis sätestatu kohaselt põhivõrgukoridorides.
2. Komisjon teeb põhivõrgukoridoride skemaatilised näitlikud kaardid kättesaadavaks sellises vormingus, mis on üldsusele lihtsalt kättesaadav.

---

\* Väljaannete talitus: palun sisestada dokumendis PE-CONS 76/13 sisalduva määruse number.

## *Artikkel 45*

### *Põhivõrgukoridoride rakendamise kooskõlastamine*

1. Komisjon nimetab kokkuleppel asjaomaste liikmesriikidega ja pärast Euroopa Parlamendi ja nõukoguga konsulteerimist põhivõrgukoridoride, Euroopa raudteeliikluse juhtimissüsteemide ja meremagistraalide kooskõlastatud rakendamise hõlbustamiseks ametisse Euroopa koordinaatori või koordinaatorid.
2. Euroopa koordinaatori valimisel lähtutakse eelkõige tema teadmistest seoses transpordi ning suuremate projektide rahastamise ja/või sotsiaalmajandusliku ja keskkonnamõju hindamisega, ning samuti tema kogemustest seoses Euroopa institutsioonidega.
3. Komisjoni otsuses Euroopa koordinaatori määramise kohta täpsustatakse, kuidas tuleb lõikes 5 osutatud ülesandeid täita.
4. Euroopa koordinaator tegutseb komisjoni nimel ja eest; komisjon osutab vajalikke sekretariaaditeenuseid. Euroopa koordinaatori volitused on seotud vastavalt ühe põhivõrgukoridoriga või ERTMSi või meremagistraalide rakendamisega.

5. Euroopa koordinaator:

- a) toetab asjaomase põhivõrgukoridori kooskõlastatud rakendamist ja eelkõige ühe põhivõrgukoridori tööplaani õigeaegset rakendamist;
- b) koostab koos liikmesriikidega koridori tööplaani ja jälgib selle rakendamist;
- c) konsulteerib kõnealuse tööplaani ja selle rakendamise osas nõuandefoorumiga (Corridor Forum);
- d) annab liikmesriikidele, komisjonile ja vajaduse korral kõigile muudele põhivõrgukoridori arendamisel otseselt osalevatele üksustele aru esilekerkinud probleemidest ning eelkõige sellest, kui koridori arendamine on takistatud, et aidata leida sobivaid lahendusi;
- e) koostab igal aastal Euroopa Parlamendile, nõukogule, komisjonile ja asjaomastele liikmesriikidele aruande põhivõrgukoridori rakendamisel tehtud edusammude kohta;
- f) analüüsib nõudlust transporditeenuste järele, investeringute rahastamise võimalusi ning sellise rahastamise kättesaadavuse hõlbustamise meetmeid ja tingimusi ning annab asjakohaseid soovitusi.

6. Euroopa koordinaator võib koos asjaomaste liikmesriikidega pidada tööplaani ja selle rakendamise üle nõu piirkondlike ja kohalike ametiasutustega, transpordiettevõtjatega, transpordi kasutajatega ja kodanikuühiskonna esindajatega.
7. Asjaomased liikmesriigid teevad Euroopa koordinaatoriga koostööd ning annavad talle teavet, mis on vajalik käesolevas artiklis kirjeldatud ülesannete täitmiseks, sealhulgas kõigis asjaomastes riiklikes taristukavades sisalduvat teavet koridoride väljaarendamise kohta.
8. Ilma et see piiraks liidu ja siseriikliku õiguse kohaldamist, võib komisjon küsida Euroopa koordinaatori arvamust, kui ta vaatab läbi viimasele usaldatud põhivõrgukoridoridele liidu rahaliste vahendite eraldamise taotlusi, et tagada iga koridori järjepidevus ja areng.
9. Kui Euroopa koordinaator ei saa oma ülesandeid ametiaja lõpuni rahuldavalt ja käesoleva artikli nõuetele vastavalt täita, võib komisjon igal ajal liikmesriikide nõusolekul lõpetada tema ametivolitused. Uue koordinaatori võib ametisse nimetada lõikes 1 sätestatud menetluse kohaselt.

## *Artikkel 46*

### *Põhivõrgukoridoride juhtimine*

1. Iga põhivõrgukoridori puhul abistavad asjaomast Euroopa koordinaatorit tema tööplaani ja selle rakendamise seotud ülesannete täitmisel sekretariaat ja nõuandefoorum (Corridor Forum). Nõuandefoorumi loob ja seda juhib kokkuleppel asjaomaste liikmesriikidega Euroopa koordinaator. Asjaomased liikmesriigid lepivad kokku neis liikmetes, kes osalevad nõuandefoorumil nende vastavat põhivõrgukoridori osa puudutavates küsimustes.
2. Kokkuleppel asjaomaste liikmesriikidega võib koordinaator moodustada ja juhtida koridoridega tegelevaid töörühmasid, mis keskenduvad oma töös järgmisele:
  - a) transpordiliikide integreerimine;
  - b) koostalitlusvõime;
  - c) taristu kooskõlastatud arendamine piiriülestes lõikudes.

*Artikkel 47*

*Tööplaan*

1. Iga Euroopa koordinaator esitab ...\* asjaomastele liikmesriikidele tööplaani, milles analüüsitakse koridori arengut. Pärast asjaomaste liikmesriikide poolt heakskiitmist esitatakse tööplaan Euroopa Parlamendile, nõukogule ja komisjonile teadmiseks.

Tööplaan sisaldab eelkõige põhivõrgukoridoride omaduste, piiriüleste lõikude ja eesmärkide kirjeldust, järgides artiklites 4 ja 10 nimetatud eesmärke ja prioriteete.

Tööplaan sisaldab järgmiste aspektide analüüsi:

- a) koostalitlusvõimeliste liikluskorraldussüsteemide kasutuselevõtmine;
- b) transpordiliikidevaheliste ja -siseste füüsiliste, tehniliste, tegevuslike ja haldustakistuste kõrvaldamise ning tõhusa mitmeliigilise transpordi ja sellega seotud teenuste edendamise kava;
- c) vajaduse korral ühishuviprojektide väljamõtlemise, planeerimise, kavandamise, nende hangete korraldamise, nende rakendamise ja nende üle teostatava järelevalve haldus- ja tehnilise suutlikkuse parandamise meetmed;

---

\* Väljaannete talitus: palun sisestada kuupäev: üks aasta pärast käesoleva määruse jõustumist.

- d) kliimamuutustest taristule tuleneva võimaliku mõju hindamine ja vajaduse korral kavandatud meetmed kliimamuutustele vastupanuvõimelisuse suurendamiseks;
- e) kasvuhoonegaaside heite, müra ja vajaduse korral muude negatiivsete keskkonnamõjude vähendamise meetmed.

Tööplaan sisaldab avalike konsultatsioonidega seotud üksikasju, mis toetavad tööplaani väljatöötamist ja selle rakendamist.

Samuti sisaldab tööplaan nõutavate investeeringute analüüsi, sealhulgas:

- artikli 2 lõikes 2 osutatud transporditaristu laiendamise, uuendamise või ümberkorraldamise projektide loetelu iga põhivõrgukoridoris kasutatava transpordiliigi kohta;
- koostöös asjaomaste liikmesriikidega kavandatud eri rahastamisallikad rahvusvahelisel, riiklikul, piirkondlikul, kohalikul ja liidu tasandil, sealhulgas võimaluse korral sihtotstarbelise ristfinantseerimise süsteemid ja erakapital, ning juba võetud kulukohustuste summa ja vajaduse korral viide liidu rahastamisprogrammidega ettenähtud liidupoolsele toetusele.

2. Artikli 1 lõike 4 ja artikli 54 kohaselt ning pärast heakskiitmist asjaomaste liikmesriikide poolt võib komisjon vastu võtta rakendusaktid põhivõrgukoridori tööplaanide piiriülese ja horisontaalse mõõtme jaoks.

Pärast rakendusaktide vastuvõtmist ja kui asjaomased liikmesriigid on need heaks kiitnud, kohandab komisjon neid rakendusakte, et võtta arvesse tehtud edusamme, tekkinud viivitusi või ajakohastatud riiklikke programme.

Kõnealused rakendusaktid võetakse vastu vastavalt artikli 52 lõikes 2 osutatud kontrollimenetlusele.

3. Euroopa koordinaator toetab liikmesriike töökava rakendamisel ning eelkõige seoses järgmisega:

- a) investeerimiskavad, seotud kulud ja rakendamise ajakava, mida peetakse vajalikuks, et rakendada põhivõrgukoridore;
- b) selliste meetmete kindlaksmääramine, mille eesmärk on edendada uute tehnoloogiate kasutuselevõttu liikluse ja läbilaskevõime juhtimisel ning vajaduse korral vähendada väliskulusid, eelkõige kasvuhoonegaaside heidet ja müra.

#### *Artikkel 48*

##### *Koostöö raudteekaubaveo koridoridega*

1. Põhivõrgukoridoride ja raudteekaubaveo koridoride vahel tagatakse piisav koordineerimine, nagu on sätestatud määruses (EL) nr 913/2010, et vältida topelttööd, eelkõige tööplaanide kehtestamisel või tööühmade loomisel.
2. Käesoleva peatüki sätted ei piira määruses (EL) nr 913/2010 sätestatud juhtimisstruktuuride rakendamist.

## **V PEATÜKK**

### **ÜLDSÄTTED**

#### *Artikkel 49*

##### *Ajakohastamine ja aruandlus*

1. Liikmesriigid teavitavad komisjoni korrapärasel, põhjalikul ja läbipaistval viisil projektide rakendamisel tehtud edusammudest ja sel eesmärgil tehtud investeeringutest. See hõlmab andmete edastamist igal aastal, kui see on võimalik, kasutades selleks üleeuroopalise transpordivõrgu interaktiivset geograafilist ja tehnilist infosüsteemi (TENtec). See hõlmab kõiki asjakohaseid andmeid liidu poolt rahastatavate ühishuviprojektide kohta.

Komisjon tagab, et TENtec on avalikult ja hõlpsalt ligipääsetav ning et see sisaldab projektipõhist ja ajakohastatud teavet liidupoolse kaasrahastamise vormide ja summade ning samuti iga projekti edenemise kohta.

Komisjon tagab, et TENtec ei avalikusta konfidentsiaalset äriteavet ega teavet, mis võiks piirata või lubamatult mõjutada liikmesriigi mis tahes riigihankemenetlust.

Komisjon teeb kättesaadavaks teabe finantsabi kohta, mida antakse liidu muu õiguse alusel, sealhulgas Ühtekuuluvusfondist, Euroopa Regionaalarengu Fondist ja Horisont 2020 raames ning Euroopa Investeeringupanga kehtestatud laenude ja finantsinstrumentide vormis.

2. Liikmesriigid esitavad komisjonile ülevaated riiklikest kavadest ja programmidest, mida nad koostavad üleeuroopalise transpordivõrgu arendamiseks. Liikmesriigid saavad vastuvõetud riiklikud kavad ja programmid komisjonile tutvumiseks.

3. Komisjon avaldab iga kahe aasta tagant alates ...\* selle rakendamise eduaruande, mis esitatakse Euroopa Parlamendile, nõukogule, Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomiteele ning Regioonide Komiteele teadmiseks. Aruanne hõlmab lõikes 1 nimetatud erinevaid finantsabi vorme eri transpordiliikide ja muude põhi- ja üldvõrgu osade jaoks igas liikmesriigis.

Aruandes analüüsitakse ka üleeuroopalise transpordivõrgu arendamist. Selles esitatakse ka ülevaade kõigi rahalise abi vormide kooskõlastamisest komisjoni poolt, et toetada suuniste ühtset kohaldamist vastavalt nende eesmärkidele ja prioriteetidele.

4. Võttes arvesse ELi toimimise lepingu artikli 172 teist lõiku, on komisjonil õigus võtta kooskõlas käesoleva määruse artikliga 53 vastu delegeeritud õigusakte, et käesoleva määruse artiklites 14, 20, 24 ja 27 sätestatud mahumääradest tulenevaid võimalikke muutusi arvesse võttes kohandada I ja II lisa. Komisjon peab nende lisade kohandamisel:
- a) arvama üldvõrku need logistikaplatvormid, kaubaterminalid, raudtee/maanteeterminalid, siseveesadamad, meresadamad ja lennujaamad, mille viimase kahe aasta keskmine veomaht ületab asjaomase määra;

---

\* Väljaannete talitus: palun sisestada käesoleva määruse jõustumise kuupäev seestütlevas käändes.

- b) arvama üldvõrgust välja need logistikaplatvormid, kaubaterminalid, raudtee/maanteeterminalid, siseveesadamad, meresadamad ja lennujaamad, mille viimase kuue aasta keskmine veomaht on asjaomasest määrast väiksem;
- c) kohandama maantee-, raudtee- ja siseveeteetaristu kaarte üksnes nii, et need kajastaksid võrgu valmimisel tehtud edusamme. Komisjon ei luba nende plaanide kohandamisel teha marsruutides muid muudatusi, kui on lubatud asjaomase projekti jaoks loa andmise menetlusega.

Punktide a ja b kohased peavad põhinema viimastel kättesaadavatel Eurostati avaldatud statistilistel andmetel või, kui need ei ole kättesaadavad, siis liikmesriikide statistikaametite andmetel. Punkti c kohased kohandused peavad põhinema asjaomaste liikmesriikide poolt vastavalt lõikele 1 esitatud tabel.

- 5. Üleeuroopalisse transpordivõrku delegeeritud õigusakti kaudu äsja lisatud taristuga seotud ühishuviprojektid on artikli 7 lõike 5 alusel rahastamiskõlblikud alates vastavalt käesoleva artikli lõikele 4 vastu võetud delegeeritud õigusaktide jõustumise kuupäevast.

Üleeuroopalisest transpordivõrgust välja jäetud taristuga seotud ühishuviprojektid ei ole enam rahastamiskõlblikud alates vastavalt käesoleva artikli lõikele 4 vastu võetud delegeeritud õigusaktide jõustumise kuupäevast. Rahastamiskõlblikkuse minetamine ei mõjuta komisjoni poolt enne seda kuupäeva tehtud rahastamis- või toetamisotsuseid.

6. ELi toimimise lepingu artikli 172 lõike 2 kohaselt on komisjonil õigus võtta kooskõlas käesoleva määruse artikliga 53 vastu delegeeritud õigusakte, mis käsitlevad III lisa kohandamist, et lisada või kohandada naaberriikide näitlikke kaarte, tuginedes liidu ja asjaomaste naaberriikide vahelisi transporditaristuvõrke käsitlevatele kõrgetasemelistele kokkulepetele.

### *Artikkel 50*

#### *Avaliku ja erasektori sidusrühmade kaasamine*

1. Ühishuviprojektid on seotud kõigi otseselt asjasse puutuvate sidusrühmadega. Nendesse võidakse kaasata muid üksusi kui liikmesriike, sealhulgas piirkondlikke ja kohalikke ametiasutusi, taristuettevõtjaid ja kasutajaid ning tööstussektorit ja kodanikuühiskonda.
2. Kui see on asjakohane, järgitakse ühishuviprojekti planeerimise ja ehitamise etapis projektist mõjutatud piirkondlike ja kohalike omavalitsuste ning kodanikuühiskonna siseriiklikke menetlusi. Komisjon edendab kõnealuses valdkonnas heade tavade vahetamist.

3. Lõikes 1 osutatud sidusrühmad võivad oma pädevuse piires kasutada lisaks Euroopa ühendamise rahastule ja Ühtekuuluvusfondile ka muid Euroopa eriprogramme, eelkõige programme, mis toetavad regionaalset arengut, Euroopa territoriaalset koostööd, teadusuuringuid ja innovatsiooni või keskkonna- ja kliimameetmeid. Niiviisi on kõnealustel sidusrühmadel võimalus panustada käesoleva määruse eesmärkide saavutamisse ja, veelgi enam, konkreetselt tugevdada järgmist:
- a) piirkondliku liikuvuse tõhustamine ning seega kõigi liidu piirkondade juurdepääsu edendamine üleeuroopalisele transpordivõrgule;
  - b) piiriüleste projektide edendamine;
  - c) linnatranspordisõlmede integreerimine üleeuroopalisse transpordivõrku (sealhulgas säästva linnaliikluse edendamine);
  - d) säästvate transpordilahenduste edendamine, näiteks parem juurdepääs ühistranspordiga, telemaatilistele rakendustele, ühendveoterminalidele / mitmeliigilistele transpordiahelatele, vähese CO<sub>2</sub>-heitega ja muudele innovatiivsetele transpordilahendustele, ning keskkonna olukorra parandamine;
  - e) erinevate sidusrühmade koostöö edendamine.

### *Artikkel 51*

#### *Sotsiaal-majandusliku tulude ja kulude analüüsi ja Euroopa lisaväärtuse hindamise aluspõhimõtted*

Artiklis 4 sätestatud eesmärkidest lähtuvalt avaldab komisjon aluspõhimõtted, mida ta kasutab liidu vahenditest toetust taotlevate ühishuviprojektide sotsiaal-majandusliku tulude ja kulude analüüsi ja Euroopa lisaväärtuse hindamiseks.

### *Artikkel 52*

#### *Komiteemenetus*

1. Komisjoni abistab komitee. Nimetatud komitee on komitee määruse (EL) nr 182/2011 tähenduses.
2. 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 53*  
*Delegeerimine*

1. Komisjonile antakse õigus võtta vastu delegeeritud õigusakte käesolevas artiklis sätestatud tingimustel.
2. Artikli 49 lõigetes 4 ja 6 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 pikendatakse automaatselt samaks ajavahemikuks, välja arvatud juhul, kui Euroopa Parlament või nõukogu esitab sellele vastuväite hiljemalt kolm kuud enne iga ajavahemiku lõppemist.
3. Euroopa Parlament ja nõukogu võivad artikli 49 lõigetes 4 ja 6 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.

---

\* Väljaannete talitus: palun sisestada käesoleva määruse jõustumiskuupäev.

5. Artikli 49 lõigete 4 ja 6 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 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 54*

#### *Läbivaatamine*

1. Komisjon vaatab pärast nõuetekohast konsulteerimist liikmesriikidega Euroopa koordinaatorite abiga hiljemalt 31. detsembriks 2023 läbi põhivõrgu rakendamise, hinnates järgmist:
- a) vastavus käesoleva määruse sätetele;
  - b) käesoleva määruse rakendamisel tehtud edusammud;
  - c) reisija- ja kaubaveovoogude muutused;
  - d) riigi transporditaristusse tehtavate investeeringute areng;
  - e) vajadus käesoleva määruse muutmise järele.

Muu hulgas hinnatakse samuti liiklusskeemide arengu mõju ja asjaomaseid arenguid taristut käsitlevates investeerimiskavades.

Lisaks läbivaatamisele hindab komisjon koostöös liikmesriikidega, kas põhivõrku tuleks võtta uusi lõike, näiteks teatavad otsuses nr 661/2010/EL (üleeuroopalise transpordivõrgu arendamist käsitlevate liidu suuniste kohta) loetletud endised piiriülesed prioriteetsed projektid. Komisjon esitab vajaduse korral seadusandliku ettepaneku.

2. Lähivaatamise käigus hindab komisjon, kas põhivõrk, nagu see on ette nähtud käesolevas määruses, saab 2030. aastaks olla vastavuses III peatüki sätetega, võttes arvesse majanduslikku ja eelarveolukorda liidus ja üksikutes liikmesriikides. Komisjon hindab liikmesriikidega konsulteerides samuti seda, kas põhivõrku peaks muutma, et võtta arvesse transpordivõrgude ja riiklike investeerimiskavade arenguid. Komisjon võib vajaduse korral esitada käesoleva määruse muutmise ettepaneku.

Selles ettepanekus võib komisjon täpsustada ka üldvõrgu valmimise kuupäeva vastavalt artikli 9 lõikes 2 sätestatule.

*Artikkel 55*

*Ühine kontaktasutus*

Liikmesriigid võivad määrata ühise kontaktasutuse ühishuviprojektide, eelkõige piiriüleste projektide jaoks lubade andmise protsessi hõlbustamiseks ja kooskõlastamiseks liidu kohaldatava õiguse kohaselt.

*Artikkel 56*

*Põhivõrgu valmimise hilinemine*

Kui põhivõrguga seotud tööd alustatakse või see lõpetatakse märkimisväärse viivitusega, võib komisjon paluda asjaomastel liikmesriikidel hilinemist põhjendada. Liikmesriik esitab sellise põhjenduse kolme kuu jooksul. Komisjon konsulteerib saadud vastuse põhjal asjaomaste liikmesriikidega, et lahendada viivituse põhjustanud probleem.

*Artikkel 57*

*Erandid*

Raudteedega seotud sätteid ja eelkõige kõiki nõudeid ühendada lennujaamad ja sadamad raudteedega ei kohaldata Küprosele ja Maltale, kuni nende territooriumil puudub raudteesüsteem.

*Artikkel 58*  
*Üleminekusätted*

1. Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EÜ) nr 680/2007<sup>1</sup> alusel vastu võetud ning otsusel nr 661/2010/EL põhinevate käesoleva direktiivi jõustumise ajal veel täitmisel olevate rahastamisotsuste suhtes kohaldatakse jätkuvalt otsuse nr 661/2010/EL seda versiooni, mis kehtib ...<sup>\*</sup> seisuga.
2. Otsuse nr 661/2010/EL III lisas loetletud „prioriteetseid projekte” käsitatakse käesolevas määruses määratletud „põhivõrkudena”.

*Artikkel 59*  
*Kehtetuks tunnistamine*

Piiramata käesoleva määruse artikli 58 ja määruse (EL) nr .../2013<sup>\*\*</sup> artikli 7 lõike 2 punkti d kohaldamist, tunnistatakse otsus nr 661/2010/EL kehtetuks.

---

<sup>1</sup> Euroopa Parlamendi ja nõukogu 20. juuni 2007. aasta määrus (EÜ) nr 680/2007, millega kehtestatakse ühenduse rahalise abi andmise üldeeskirjad üleeuroopaliste transpordi- ja energiavõrkude valdkonnas (ELT L 162, 22.6.2007, lk 1).

<sup>\*</sup> Väljaannete talitus: palun sisestada kuupäev: üks päev enne käesoleva määruse jõustumiskuupäeva.

<sup>\*\*</sup> Väljaannete talitus: palun sisestada dokumendis PE-CONS 76/13 sisalduva määruse number.

*Artikkel 60*

*Jõustumine*

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

Käesolev määrus on tervikuna siduv ja vahetult kohaldatav kõikides liikmesriikides.

Strasbourg,

*Euroopa Parlamendi nimel*  
*president*

*Nõukogu nimel*  
*eesistuja*