



EUROOPA LIIT

EUROOPA PARLAMENT

NÕUKOGU

Brüssel, 23. mai 2024
(OR. en)

2021/0420(COD)

PE-CONS 56/24

TRANS 121
CODEC 632

SEADUSANDLIKUD AKTID JA MUUD DOKUMENDID

Teema: EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU MÄÄRUS, milles käsitletakse liidu suuniseid üleeuroopalise transpordivõrgu arendamise kohta ning millega muudetakse määrusi (EL) 2021/1153 ja (EL) nr 913/2010 ja tunnistatakse kehtetuks määrus (EL) nr 1315/2013

**EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU
MÄÄRUS (EL) 2024/...,**

...,

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

(EMPs kohaldatav tekst)

EUROOPA PARLAMENT JA EUROOPA LIIDU NÕUKOGU,

võttes arvesse Euroopa Liidu toimimise lepingut, eriti selle artiklit 172,

võttes arvesse Euroopa Komisjoni ettepanekut,

olles edastanud seadusandliku akti eelnõu liikmesriikide parlamentidele,

võttes arvesse Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee arvamust¹,

võttes arvesse Regioonide Komitee arvamust²,

toimides seadusandliku tavamenetluse kohaselt³

¹ ELT C 290, 29.7.2022, lk 120.

² ELT C 498, 30.12.2022, lk 68.

³ Euroopa Parlamendi 24. aprilli 2024. aasta seisukoht (*Euroopa Liidu Teatajas* seni avaldamata) ja nõukogu ... otsus.

ning arvestades järgmist:

- (1) Komisjoni 11. detsembri 2019. aasta teatises „Euroopa roheline kokkulepe“ on seatud kliimaneutraalsuse eesmärk, mille liit peab saavutama 2050. aastaks, ning selge eesmärk vähendada kasvuhoonegaaside netoheidet 2030. aastaks vähemalt 55 % võrreldes 1990. aasta tasemega. Need eesmärgid on sätestatud Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruses (EL) 2021/1119⁴.
- (2) Transpordisektori heitkogused moodustavad ligikaudu 25 % liidu kasvuhoonegaaside koguheidest ja need heitkogused on viimastel aastatel suurenenud. Seetõttu kutsutakse Euroopa rohelises kokkuleppes üles vähendama transpordist tulenevat kasvuhoonegaaside heidet 90 %, et muuta liidu majandus 2050. aastaks kliimaneutraalseks, ja samal ajal tegema tööd nullsaaste eesmärgi saavutamise nimel, nagu seda on käsitletud komisjoni 12. mai 2021. aasta teatises „Heas seisundis planeet kõigi jaoks. ELi tegevuskava „Õhu, vee ja pinnase nullsaaste suunas““.

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

- (3) Komisjoni 9. detsembri 2020. aasta teatises „Säästva ja aruka liikuvuse strateegia – Euroopa transpordivaldkonna edasise arengu suunad“ (edaspidi „säästva ja aruka liikuvuse strateegiat käsitlev komisjoni teatis“) on esitatud vahe-eesmärgid, mis osutavad Euroopa transpordisüsteemile teed kestliku, aruka ja vastupidava liikuvuse eesmärkide saavutamise suunas. Selles nähakse ette, et raudtee-kaubaveo turuosa peaks 2030. aastaks kasvama 50 % ja 2050. aastaks kahekordistuma, siseveetranspordi ja lähimereveo turuosa peaks samal ajal 2030. aastaks kasvama 25 % ja 2050. aastaks 50 % ning kiirraudteeliikluse maht peaks 2030. aastaks kahekordistuma ja 2050. aastaks kolmekordistuma. Lisaks peaks 2030. aastaks olema liidu teedel kasutusel vähemalt 30 miljonit heiteta sõiduautot ja 80 000 heiteta veoautot ning 2050. aastaks peaksid peaaegu kõik sõiduautod, kaubikud, bussid ja uued raskeveokid olema heiteta. Ühtlasi peaksid alla 500 km pikkused graafikujärgsed ühisreisid liidus 2030. aastaks olema CO₂-neutraalsed ning Euroopas peaks 2030. aastaks olema vähemalt 100 kliimaneutraalset linna.
- (4) Üleeuroopalise transpordivõrgu rajamine loob taristubaasi näol eeltingimused, mis võimaldavad muuta kõik transpordiliigid kestlikumaks, taskukohasemaks ja kaasavamaks, teha mitmeliigilise transpordi süsteemi raames kestlikud alternatiivid laialdaselt kättesaadavaks ja kehtestada õiged stiimulid ülemineku hoogustamiseks, eelkõige tagades õiglase ülemineku kooskõlas eesmärkidega, mis on esitatud nõukogu 16. juuni 2022. aasta soovituses õiglase kliimaneutraalsusele ülemineku tagamise kohta⁵.

⁵ ELT C 243, 27.6.2022, lk 35.

- (5) Üleeuroopalise transpordivõrgu kavandamine, arendamine ja käitamine peaks võimaldama kestlikke transpordiliike, pakkuma paremaid mitmeliigilise ja koostalitlusvõimelise transpordi lahendusi ning tõhustama mitmeliigilise transpordi integreerimist kogu logistikaahelasse, aidates seeläbi kaasa siseturu sujuvale toimimisele, luues tuiksooned, mis on vajalikud sujuvaks reisijate- ja kaubaveoks kogu liidus, ja luues sujuvad transpordiühendused naaberriikidega. Lisaks peaks võrk tugevdama majanduslikku, sotsiaalset ja territoriaalset ühtekuuluvust, tagades juurdepääsetavuse ja ühenduvuse kõigi liidu piirkondade jaoks, sealhulgas äärepoolseimate piirkondade ning muude kaugete, maa-, saare-, perifeersete ja mägipiirkondade ning hõredalt asustatud piirkondade parema ühenduvuse. Üleeuroopalise transpordivõrgu arendamine peaks võimaldama ka kaupade ja isikute sujuvat, ohutut ja kestlikku liikuvust kogu nende mitmekesisuses ning aitama kaasa majanduskasvu ja konkurentsivõime edendamisele ülemaailmses perspektiivis, tagades riikide transpordivõrkude vahelised ühendused ja koostalitlusvõime ressursitõhusal ja kestlikul viisil.
- (6) Liikluse kasv on suurendanud ummikuid rahvusvahelises transpordis. Reisijate ja kaupade rahvusvahelise liikuvuse tagamiseks tuleks optimeerida üleeuroopalise transpordivõrgu läbilaskevõimet ja selle kasutamist ning seda vajaduse korral suurendada, kõrvaldades taristu kitsaskohad ning rajades puuduvad taristuühendused liikmesriikide sees ja nende vahel ning vajaduse korral liikmesriikide ja naaberriikide vahel, võttes eelkõige arvesse kandidaatriikide ja potentsiaalsete kandidaatriikidega peetavaid ühinemisläbirääkimisi.

- (7) Üleeuroopaline transpordivõrk koosneb suures ulatuses olemasolevast taristust. Üleeuroopalise transpordivõrgu uue poliitika eesmärkide täielikuks saavutamiseks tuleks kehtestada ühtsed taristunõuded.
- (8) Üleeuroopalise transpordivõrgu arendamisele peaksid kaasa aitama ühishuviprojektid, millega rajatakse uut transporditaristut, hooldatakse ja ajakohastatakse olemasolevat taristut ning mis sisaldavad meetmeid, millega edendatakse taristu ressursitõhusat kasutamist ja vastupidavust. Ühishuviprojektidel peaks olema lisaväärtus Euroopa jaoks. Sellised projektid peaksid ka olema majanduslikult tasuvad. Hõredalt asustatud piirkondade projektid või taristu kahesuguse kasutuse jaoks hädavajalikud projektid, mille majanduslikku tasuvust võib olla raske tõendada, kuna sotsiaalsest ja territoriaalsest ühtekuuluvusest saadav kasu võib selle ületada, peaksid vähemalt andma positiivse panuse võrgustiku arendamisse sotsiaal-majandusliku kulude-tulude analüüsi alusel, võttes arvesse asjaomase piirkonna eripära ja piiranguid.
- (9) Ühishuviprojektide elluviimisel tuleks nõuetekohaselt arvesse võtta iga üksikprojekti konkreetseid asjaolusid. Võimaluse korral tuleks ära kasutada koostöimet teiste poliitikavaldkondadega, näiteks üleeuroopaliste energia- või telekommunikatsioonivõrkudega või sõjaotstarbelise kahesuguse kasutusega taristuga, aga ka turismiaspektidega, täiendades selliseid tsiviilrajatise nagu sillad või tunnelid jalgrattateede, sealhulgas EuroVelo jalgrattateede jaoks vajaliku taristuga, või turvalisusaspektidega, lisades sildadele uusi tehnoloogilisi lahendusi, nagu andurid.

- (10) Kõigi transpordiliikide lõikes kvaliteetse, tõhusa ja vastupidava transporditaristu saavutamiseks tuleks üleeuroopalise transpordivõrgu arendamisel võtta arvesse reisijate ja kauba liikumise turvalisust ja ohutust, mõju kliimamuutustele ning kliimamuutuste ja võimalike looduslike ohtude ja inimtegevusest tingitud katastroofide mõju taristule, samuti kõigi transpordikasutajate juurdepääsu, eelkõige piirkondades, mis on kliimamuutuste negatiivse mõju suhtes eriti tundlikud.
- (11) Üleeuroopaline transpordivõrk peaks aitama parandada teenuste kvaliteeti, transporditöötajate sotsiaalseid tingimusi ja kõigi kasutajate, sealhulgas puuetega või piiratud liikumisvõimega isikute ja teiste haavatavas olukorras olevate inimeste juurdepääsu, samuti aitama kaasa liikuvusvaesuse ennetamisele ja leevendamisele. Erilist tähelepanu tuleks pöörata soolisele mõõtmele, et tagada võrdne juurdepääs teenustele ja taristule.
- (12) Taristu planeerimisel peaksid liikmesriigid ja teised projektiarendajad võtma nõuetekohaselt arvesse riskihindamisi ja kliimamuutustega kohanemise meetmeid, mille eesmärk on parandada vastupidavust näiteks kliimamuutustele, looduslikele ohtudele ja inimtegevusest tingitud katastroofidele. Kestlike transpordiliikide arendamiseks täiendavate stiimulite pakkumise ja keskkonnahoidliku transporditaristu kõrgetasemeliste standardite rakendamise kaudu toetatakse üleeuroopalise transpordivõrgu rajamisel olulise kahju ärahoidmise põhimõtet Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL) 2020/852⁶ (taksonoomiamäärus) artikli 17 tähenduses.

⁶ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 18. juuni 2020. aasta määrus (EL) 2020/852, millega kehtestatakse kestlike investeeringute hõlbustamise raamistik ja muudetakse määrust (EL) 2019/2088 (ELT L 198, 22.6.2020, lk 13).

- (13) Võttes arvesse liidu taristuvajaduste arengut ja CO₂ heite vähendamise eesmärke ning Euroopa Ülemkogu 2020. aasta juuli järeldusi, mille kohaselt peaksid liidu kulutused olema kooskõlas Pariisi kliimakokkuleppe eesmärkidega ja olulise kahju ärahoidmise põhimõttega, tuleks ühishuviprojekte hinnata, et tagada üleeuroopalise transpordivõrgu poliitika kooskõla liidu transpordi-, keskkonna- ja kliimapoliitika eesmärkidega. Liikmesriigid ja teised projektiarendajad peaksid korraldama kavade ja projektide keskkonnamõju hindamise, mis peaks projektide puhul, mille keskkonnamõju hindamise hankemenetlust ei ole käesoleva määruse jõustumise kuupäevaks alustatud, hõlmama hinnangut olulise kahju ärahoidmise põhimõtte järgimisele, tuginedes uusimatele kättesaadavatele suunistele ja parimatele tavadele.

- (14) Käesoleva määruse kohaste taristuprojektide puhul tuleks kliimatundlikkuse ja -riski hindamise kaudu, sealhulgas asjakohaste kohanemismeetmete abil, tagada vastupidavus kliimamuutuste võimaliku kahjuliku mõju suhtes. Projektide puhul, mille keskkonnamõju tuleb hinnata, tuleks tagada kliimakindlus ning kulude-tulude analüüsis tuleks arvesse võtta kasvuhoonegaaside heite kulusid ja kliimamuutuste leevendamise meetmete positiivset mõju. Kliimakindluse tagamisel tuleks lähtuda uusimatest olemasolevatest parimatest tavadest ja suunistest. See aitab lõimida kliimamuutustega seotud riskid ning kliimamuutustele vastuvõtlikkuse ja kliimamuutustega kohanemise hinnangud liidu eelarve raames tehtavate investeerimis- ja planeerimisotsuste kohta. Ilma et see piiraks muude liidu õigusaktide, eelkõige selliste rakendusaktide sätete kohaldamist, mis käsitlevad liidu rahalise toetuse eraldamise tingimusi ühishuviprojektidele Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL) 2021/1153⁷ alusel, tuleks kliimakindluse tagamise nõuet kohaldada üksnes selliste projektide suhtes, mille keskkonnamõju hindamise hankemenetlust ei ole käesoleva määruse jõustumise kuupäevaks veel alustatud.
- (15) Liikmesriigid ja teised projektiarendajad peaksid kooskõlas asjakohaste õigusaktidega korraldama kavade ja projektide keskkonnamõju hindamised, et vältida, või kui vältimine ei ole võimalik, leevendada või korvata negatiivset mõju keskkonnale, nagu maastiku killustumine, mulla katmine, õhusaaste ja veereostus ning müra, ja et tulemuslikult kaitsta elurikkust.

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

- (16) Ühishuviprojektide planeerimise ja ehitamise etapis tuleks asjakohaselt arvesse võtta piirkondlike ja kohalike ametiasutuste ning projektist mõjutatud üldsuse huve.
- (17) Üleeuroopaline transpordivõrk peaks olema määratletud ühtse ja läbipaistva metoodika alusel ning kajastama kõrgeimat taristu planeerimise taset liidus. See peaks olema mitmeliigiline, s.t see peaks hõlmama kõiki transpordiliike ja nende ühendusi ning asjakohaseid liiklus- ja reisisiteabe haldamise süsteeme.
- (18) Pidades silmas üldeesmärki rajada kogu Euroopat hõlmav kõrgetele kvaliteedistandarditele vastav koostalitlusvõimeline mitmeliigilise transpordi võrk, järgides samal ajal liidu üldisi kliimaneutraalsuse ja keskkonnaeesmärke, tuleks üleeuroopaline transpordivõrk järk-järgult välja arendada kolmes etapis: põhivõrk 2030. aastaks, laiendatud põhivõrk 2040. aastaks ja üldvõrk 2050. aastaks, kui käesolevas määruses ei ole sätestatud teisiti.
- (19) Lisaks 2030. ja 2050. aasta tähtaegadele, mis kehtestati juba Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusega (EL) nr 1315/2013,⁸ tuleks Euroopa transpordikoridoride osaks oleva laiendatud põhivõrgu puhul käesoleva määrusega ette näha, et 2040. aasta vahetähtajaks peab see võrk vastama käesolevale määrusele. Õigeaegsete vajalike investeeringute tagamiseks tuleks sama vahetähtaega kohaldada ka põhivõrgu uute standardite suhtes, mis on kehtestatud lisaks määruses (EL) nr 1315/2013 sätestatud nõuetele.

⁸ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 11. detsembri 2013. aasta määrus (EL) nr 1315/2013 üleeuroopalise transpordivõrgu arendamist käsitlevate liidu suuniste kohta ja millega tunnistatakse kehtetuks otsus nr 661/2010/EL (ELT L 348, 20.12.2013, lk 1).

- (20) Transporditaristu toimib võrguna, mistõttu võib väikese segmendi nõuetele mittevastavus või häire pärssida süsteemi kui terviku tõhusust ja konkurentsivõimet ning takistada võrgu kõigi eeliste ärakasutamist.
- (21) Üleeuroopaline transpordivõrk peaks olema kogu Euroopat hõlmav transpordivõrk, mis tagab juurdepääsetavuse ja ühenduvuse kõigi liidu piirkondade, sealhulgas äärepoolseimate piirkondade ning muude kaugete, maa-, saare-, perifeersete ja mägipiirkondade ning hõredalt asustatud piirkondade puhul ning tugevdab nende vahelist sotsiaalset, majanduslikku ja territoriaalset ühtekuuluvust. Üleeuroopalise transpordivõrgu taristule kehtestatavad nõuded peaksid edendama kvaliteetse võrgu arendamist kogu liidus.
- (22) Selleks et üleeuroopaline transpordivõrk toetaks tõhusalt üleminekut heiteta ja vähese heitega liikuvusele, peaks sellele tagama piisava alternatiivkütuste taristu vastavalt tähtaegadele, mis on sätestatud Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruses (EL) 2023/1804⁹.
- (23) Lisaks põhivõrgule tuleks määratleda laiendatud põhivõrk, lähtudes üldvõrgu prioriteetsetest lõikudest, mis moodustavad osa Euroopa transpordikoridoridest.

⁹ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 13. septembri 2023. aasta määrus (EL) 2023/1804, milles käsitletakse alternatiivkütuste taristu kasutuselevõttu ja millega tunnistatakse kehtetuks direktiiv 2014/94/EL (ELT L 234, 22.9.2023, lk 1).

- (24) Põhivõrk on kindlaks määratud objektiivse planeerimismetoodika abil. Seda metoodikat kasutades on tehtud kindlaks kõige olulisemad linnatranspordisõlmed, sadamad, lennujaamad ja piiripunktid. Võimaluse korral tuleb need transpordisõlmed ühendada üleeuroopalise transpordivõrguga raudteid või maanteid või mõlemat pidi, kui need on majanduslikult elujõulised ja teostatavad. Kõnealuse metoodikaga on tagatud kõikide liikmesriikide ühendamise ja peamiste saarte integreerimine põhivõrku.
- (25) Põhivõrk, mis tuleb välja arendada 2030. aastaks, ja laiendatud põhivõrk, mis tuleb välja arendada 2040. aastaks, kui käesolevas määruses ei ole sätestatud teisiti, peaksid moodustama kestliku mitmeliigilise transpordi võrgu aluse, koosnedes vastavalt liiklusvajadustele üleeuroopalise transpordivõrgu strateegiliselt kõige olulisematest transpordisõlmedest ja -ühendustest. Need peaksid soodustama kogu üldvõrgu arendamist ja võimaldama liidu meetmete rakendamisel keskenduda üleeuroopalise transpordivõrgu nendele komponentidele, millel on suurim Euroopa lisaväärtus, eelkõige piiriülestele lõikudele, puuduvatele ühendustele, mitmeliigilise transpordi ühenduspunktidele ja peamistele kitsaskohtadele.
- (26) Teatavaid põhivõrgu suhtes kohaldatavaid olemasolevaid standardeid tuleks laiendada laiendatud põhivõrgule ja üldvõrgule, et saada võrgust täit kasu, suurendada võrguliikide koostalitlusvõimet ja võimaldada suuremat aktiivsust kestlikumate transpordiliikide abil, sealhulgas ulatuslikuma digitaliseerimise ja muude tehnoloogiliste lahenduste abil.

- (27) Erandid põhivõrgu, laiendatud põhivõrgu ja üldvõrgu suhtes kohaldatavatest taristunõuetest peaksid olema võimalikud üksnes nõuetekohaselt põhjendatud juhtudel ja teatavatel tingimustel. Need peaksid hõlmama juhtumeid, kui investeeringut ei saa põhjendada või kui esinevad konkreetsed geograafilised või olulised füüsilised piirangud, näiteks äärepoolseimates piirkondades ning muudes kaugetes, saare-, perifeersetes ja mägipiirkondades, hõredalt asustatud piirkondades või tihedalt asustatud piirkondades, või kui kaasneb oluline negatiivne mõju keskkonnale või elurikkusele. Liikmesriikide eranditaotluste hindamisel peaks komisjon võtma asjakohaselt arvesse võimalikku mõju võrgu koostalitlusvõimele ja katkematusse ning selle mõju ühendatud lõikudele naaberliikmesriikides.
- (28) Liikmesriigi sellise raudteevõrgu või selle osa suhtes, mille rööpmelaius erineb Euroopa standardsest nominaalsest rööpmelaiusest, mis on 1 435 mm, (käesoleva määruse tähenduses „isoleeritud võrk“), ei tuleks kohaldada teatavaid käesoleva määruse standardeid ja nõudeid, kuna see ei oleks isoleeritud võrkude iseärasuste tõttu majandusliku tasuvuse seisukohast põhjendatud. Need iseärasused tulenevad isoleeritud võrkude eraldatusest teistest võrkudest, kus kasutatakse Euroopa standardset nominaalset rööpmelaiust 1 435 mm. Ühtlasi, kuigi liikmesriigid peaksid tegema kõik endast oleneva, et võimaldada vähemalt 740 meetri pikkustele kaubarongidele minimaalse arvu rongiliinide eraldamist kogu võrgus, võivad nad vastavate jõupingutuste hindamisel võtta arvesse isoleeritud võrkude eriomadusi ja problemaatikat ning asjaolu, et nendes võrkudes ei oleks selline eraldamine alati sotsiaal-majanduslikult põhjendatud.

- (29) Põhivõrgust, laiendatud põhivõrgust ja üldvõrgust koosnev maismaa-taristuvõrk peaks olema integreeritud üleeuroopalise transpordivõrgu meremõõtmega. Selleks tuleks luua tõeliselt kestlik, arukas, sujuv ja vastupidav Euroopa mereruum, mida rakendatakse tihedas kooskõlas Euroopa makropiirkondade ja merepiirkondade strateegiatega, hõlmates endiseid meremagistraale. See peaks hõlmama kõiki üleeuroopalise transpordivõrgu meretransporditaristu komponente. Ühishuviprojektide arendamisel tuleks tähelepanu pöörata eelkõige äärepoolseimate ning muude äärepoolsete, saare- ja perifeersete piirkondade paremale juurdepääsetavusele.
- (30) Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL) nr 913/2010¹⁰ alusel loodud raudtee-kaubaveokoridorid ja määruses (EL) nr 1315/2013 määratletud põhivõrgukoridorid on üksteist täiendavad poliitikavahendid, millel on omavahel tihedalt seotud eesmärgid, eelkõige eesmärk edendada kestlikke, tõhusaid ja ohutuid transporditeenuseid. Kuigi koostöö on mitmes aspektis olnud viljakas, on mõnel juhul tuvastatud tegevuste kattumine ja vajadus parema teabevahetuse järele. Lisaks ei ole raudtee-kaubaveokoridorid ja põhivõrgukoridorid omavahel täielikult geograafiliselt vastavuses, mis piirab koordineerimise võimalusi, näiteks sellistes küsimustes nagu üleeuroopalise transpordivõrgu taristunõuete kasutuselevõtt või raudteeteenuste kvaliteedi parandamine. Seega on olemas märkimisväärne kasutamata potentsiaal sujuvuse, tõhususe ja koostoime suurendamiseks.

¹⁰ 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).

- (31) Nagu on märgitud komisjoni teatises säästva ja aruka liikuvuse strateegia kohta, on vaja põhivõrgukoridorid ja raudtee-kaubaveokoridorid koondada Euroopa transpordikoridoridesse, et suurendada koostoimet taristu planeerimise ja transpordi toimimise vahel. Euroopa transpordikoridoridest peaks saama vahend, mis võimaldab Euroopas edendada kestlikke ja mitmeliigilise kauba- ja reisijateveo vooge ning arendada koostalitlusvõimelist kvaliteetset taristut ja tegevuse tulemuslikkust. Seega peaksid need kujutama endast ka vahendit, mis võimaldab saavutada kogu liidus väga konkurentsivõimelise raudteevõrgu loomise eesmärgi.
- (32) Teenuste kõrge kvaliteedi tagamiseks tuleks Euroopa transpordikoridoridega seoses kohaldada uusi käitamisalaseid prioriteete. Eelkõige peaksid raudtee-kaubaveo haldusstruktuurid tegema kõik endast oleneva tagamaks, et kahe liikmesriigi vahelist piiri ületavate kaubarongide peatumisaeg ei ületaks keskmiselt 25 minutit ning et enamik ronge, mis ületavad Euroopa transpordikoridoris vähemalt ühe piiri, saabuks sihtkohta graafikujärgsel ajal või vähem kui 30-minutilise hilinemisega. Peatumisaja piirangut ei tohiks kohaldada rööpmelaiuse muutmise korral. Samuti ei tohiks seda kohaldada kahe liikmesriigi vahelistel piiridel seni, kuni on tühistamata Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruses (EL) 2016/399¹¹ (millega nähakse ette eelkõige välispiire ületavate reisi- ja kaubarongide reisijate ja personali kontrollimine) sätestatud kontrollid ning kui kõnealuse määruse kohaselt rongides tehtavad kontrollid ei võimalda sellest ajapiirangust kinni pidada. Sellised rööpmelaiuse muutmised ja rongides tehtavad kontrollid võivad põhjustada piiril järjekordi ja pikemat ooteaega. Samuti ei tohiks arvesse võtta kaubarongide poolt läbitavates kolmandates riikides või nende süül tekkinud hilinemisi.

¹¹ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 9. märtsi 2016. aasta määrus (EL) 2016/399, mis käsitleb isikute üle piiri liikumist reguleerivaid liidu eeskirju (Schengeni piirieskirjad) (ELT L 77, 23.3.2016, lk 1).

- (33) Algselt ei olnud määruse (EL) nr 913/2010 kohaselt need liikmesriigid, kelle raudteevõrgu rööpmelaius on erinev liidusisese peamise raudteevõrgu rööpmelaiusest, kohustatud osalema kaubaveokoridoride rajamises ega olemasolevate koridoride pikendamises kõnealuse määruse alusel. Sellistel liikmesriikidel peaks olema lubatud ajutiselt maksimaalselt kümneks aastaks otsustada, et nende territooriumil raudteetaristu eest vastutav(ad) taristuettevõtja(d) ei osale nende territooriumil asuvate kaubaveokoridoride haldusnõukogudes.
- (34) Määruse (EL) nr 913/2010 peamine eesmärk on konkurentsivõimeliseks raudtee-kaubaveoks kasutatavate rahvusvaheliste raudteekoridoride korraldamine ja haldamine. Saarelise asendi tõttu ei ole Iirimaa teiste liikmesriikidega raudtee kaudu ühendatud. Lisaks sellele ei olnud kõnealuse määruse kohaselt need liikmesriigid, kelle raudteevõrgu rööpmelaius on erinev liidusisese peamise raudteevõrgustiku rööpmelaiusest, kohustatud osalema kaubaveokoridoride rajamises ega olemasolevate koridoride pikendamises. Iirimaa kasutas seda võimalust. Seepärast ei loodud Iirimaa territooriumil raudtee-kaubaveokoridori. Neil asjaoludel ja võttes arvesse, et Iirimaa ametiasutuste ja taristuettevõtjate jaoks on määruse (EL) nr 913/2010 kohases kaubaveokoridoride haldamises osalemisel piiratud lisaväärtus, peaks Iirimaal olema lubatud otsustada, et tema ametiasutuste esindajad ja tema territooriumil asuva raudteetaristu eest vastutavad taristuettevõtjad ei osale tema territooriumil asuvate kaubaveokoridoride haldusnõukogus või juhtorganis või kummaski neist.

- (35) Euroopa transpordikoridorid peaksid katma kõige olulisemad pikamaatranspordi vood ja koosnema üleeuroopalise transpordivõrgu osadel paiknevatest Euroopa peamistest mitmeliigilise transpordi telgedest, ületama riigipiire, olema mitmeliigilised ja avatud kõigile käesoleva määruse kohaldamisalasse kuuluvatele transpordiliikidele ning võivad hõlmata ka naaberriike.
- (36) Üleeuroopalise transpordivõrgu koordineeritud ja õigeaegseks rajamiseks, mis võimaldaks maksimeerida võrguefekti, peaksid asjaomased liikmesriigid tagama asjakohaste meetmete võtmise, et põhivõrgu, laiendatud põhivõrgu ja üldvõrguga seotud ühishuviprojektid viidaks lõpule määratud tähtaegadeks, mis on vastavalt 2030., 2040. ja 2050. aasta, kui käesolevas määruses ei ole sätestatud teisiti. Selleks peaksid liikmesriigid tagama riiklike transpordi- ja investeerimiskavade kooskõla käesolevas määruses esitatud prioriteetidega. Liikmesriigid peaksid muu hulgas ka arvestama Euroopa koordinaatorite tööplaanides ja käesoleva määruse alusel vastu võetud rakendusaktides esitatud prioriteete. Siiski kuuluvad riiklike kavade ja programmide ulatus, metoodika ja ajakava üksnes liikmesriikide pädevusse.
- (37) On vaja kindlaks määrata ühishuviprojektid, mis aitavad kaasa üleeuroopalise võrgu rajamisele ja käesolevas määruses sätestatud eesmärkide saavutamisele ning mis vastavad käesolevas määruses sätestatud prioriteetidele. Selliste projektide rakendamine peaks sõltuma nende küpsusastmest, vastavusest liidu ja liikmesriikide õiguse kohastele menetlustele ning rahaliste vahendite kättesaadavusest, ilma et liikmesriigi või liidu rahalisi kohustusi ette kindlaks määrataks.

- (38) Ühishuviprojektidel, mille eesmärk on arendada üleeuroopalist transpordivõrku kooskõlas käesolevas määruses sätestatud nõuetega, on Euroopa lisaväärtus, kuna need aitavad saavutada kvaliteetse, vastupidava, koostalitlusvõimelise ja mitmeliigilise Euroopa võrgu, suurendades seeläbi kestlikkust, ühtekuuluvust, tõhusust ja kasutajate kasu. Projekti Euroopa lisaväärtus on suurem, kui lisaks potentsiaalsele väärtusele üksnes asjaomase liikmesriigi jaoks toob projekt kaasa liikmesriikidevaheliste või liikmesriigi ja kolmanda riigi vaheliste transpordiühenduste või transpordivoogude märkimisväärse paranemise. Selliste piiriüleste projektide rakendamise tagamiseks peaks liit neid käsutama prioriteetsena.
- (39) Käesoleva määruse nõuete täitmiseks peaksid liikmesriigid ja teised projektiarendajad tagama, et ühishuviprojekte hinnatakse tõhusalt, vältides tarbetuid viivitusi, ning tegema asjakohasel juhul kooskõlas Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiviga (EL) 2021/1187¹² kõik endast oleneva, et tagada nende projektide õigeaegne ja tõhus rakendamine.

¹² Euroopa Parlamendi ja nõukogu 7. juuli 2021. aasta direktiiv (EL) 2021/1187, millega tõhustatakse üleeuroopalise transpordivõrgu (TEN- T) väljaarendamise edendamiseks võetavaid meetmeid (ELT L 258, 20.7.2021, lk 1).

- (40) Sotsiaal-majandusliku kulude-tulude analüüsi tegemisel peaksid liikmesriigid kasutama tunnustatud ja ühtlustatud lähenemisviisi, et võimaldada ühishuviprojektide läbipaistvat ja võrdlevat hindamist. Kliima- ja keskkonnakulude ja -tulude analüüs peaks põhinema Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2011/92/EL¹³ kohaselt teostataval keskkonnamõju hindamisel.
- (41) Selleks et tagada liidu ja kolmandate riikide, sealhulgas naaberriikide taristuvõrkude ühendamine ja koostalitlusvõime, on vajalik koostöö nende riikidega. Liit peaks asjakohastel juhtudel arendama nende riikidega ühishuviprojekte, tagades üleeuroopalise transpordivõrgu eesmärkide ja koostalitlusvõime nõuete täitmise. Sellised projektid peaksid olema kooskõlas ka eesmärgiga saavutada liidus 2050. aastaks kliimaneutraalsus ja tagada transpordisektoris võrdsed tingimused, eelkõige kasvuhoonegaaside heite ülekandumise vältimise teel.
- (42) Venemaa Ukraina-vastase agressioonisõja laastav mõju on olnud Euroopa transpordivõrgule suur väljakutse ja selle vastupidavuse proovile pannud. Agressioon on ümber kujundanud geopoliitilise maastiku, tehes nähtavaks liidu haavatavuse väljaspool liidu piire aset leidvate ettenägematute häirivate sündmuste suhtes. Sõja peamised mõjud ülemaailmsetele turgudele, nt mõju ülemaailmsele toiduga kindlustatusele, on toonud esile asjaolu, et liidu siseturgu ja transpordivõrku ei saa liidu poliitika kujundamisel vaadelda muust maailmast isoleerituna. Rohkem kui kunagi varem on vaja paremaid ühendusi liidu naabruses asuvate partnerriikidega.

¹³ 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).

- (43) Võttes arvesse uut geopoliitilist konteksti, toodi komisjoni 12. mai 2022. aasta teatises „ELi-Ukraina solidaarsuskoridoride tegevuskava, et hõlbustada Ukraina põllumajandustoodete eksporti ja kahepoolset kaubandust ELiga“ esile mitu olulist transporditaristuga seotud probleemi, mille liit ja tema naaberriigid peavad lahendama, et toetada Ukraina majandust ja taastumist, võimaldada põllumajandustoodetel ja muudel kaupadel jõuda liidu ja maailma turgudele ning tagada Ukraina oluliselt parem ühendatus liiduga nii ekspordi kui ka impordi jaoks. Liiduga ühenduse suurendamiseks tehti selles teatises ettepanek analüüsida Euroopa transpordikoridoride pikendamist Ukrainasse ja Moldova Vabariiki.
- (44) Venemaa Ukraina-vastase agressioonisõja tõttu ja Valgevene poolt selles konfliktis võetud seisukoha tõttu ei ole koostöö üleeuroopalise transpordivõrgu poliitika valdkonnas liidu ning Venemaa ja Valgevene vahel ei asjakohane ega liidu huvides. Seetõttu tuleks üleeuroopaline transpordivõrk neis kahes kolmandas riigis lõpetada. Sellest tulenevalt ei ole paremad piiriülesed ühendused Venemaa ja Valgevene suunal ELi liikmesriikide territooriumil enam esmatähtsad. Praegu on Soomel, Eestil, Lätil, Leedul ja Poolal ühendused nende kahe kolmanda riigiga. Nende ühenduste ehitamise ja ajakohastamise prioriteetsuse vähenemine kajastub selles, et Venemaale ja Valgevenesse viivate piiriüleste ühenduste viimased kilomeetrid, mis praegu kuuluvad põhivõrku, tuleks nüüd käesolevale määrusele lisatud kaartidel lugeda kuuluvaks üldvõrku, mis tuleb välja ehitada alles 2050. aastaks. Juhul aga, kui Valgevene läheb üle demokraatialle, oleks Valgevene ja liidu vaheliste piiriüleste ühenduste rajamine ja ajakohastamine kooskõlas demokraatlikku Valgevenet käsitleva tervikliku majanduskavaga esmatähtis tegevus, kusjuures riik lisataks uuesti määruse kohaldamisalasse.

- (45) Venemaa Ukraina-vastasest agressioonisõjast tingitud uus geopoliitiline olukord näitas seda, kui olulised on sujuvad transpordiühendused liidu territooriumil ja naaberriikidega. Euroopa standardsest nominaalsest rööpmelaiusest (1435 mm) erinev rööpmelaius takistab oluliselt raudteevõrkude koostalitlusvõimet kogu liidus ja mõjutab selliste isoleeritud raudteevõrkude konkurentsivõimet. Seepärast tuleks põhivõrgu või laiendatud põhivõrgu uued raudteeliinid ehitada Euroopa standardse nominaalse rööpmelaiusega 1 435 mm. Lisaks peaksid liikmesriigid, kus kasutatakse Euroopa standardsest nominaalsest rööpmelaiusest (1 435 mm) erinevat rööpmelaiust, hindama Euroopa transpordikoridoride olemasolevate liinide üleviimist Euroopa standardsele nominaalsele rööpmelaiusele 1 435 mm. Seda kohustust ei tuleks kohaldada saare- ja äärepoolseimate piirkondade suhtes, kuna geograafilise asukoha tõttu on nende võrk täielikult eraldatud liidu territooriumil asuvatest mandriühendustest.

- (46) Selleks et muuta transpordisektor tõeliselt mitmeliigiliseks kestliku ja aruka liikuvuse teenuste süsteemiks, peaks liit rajama kvaliteetse transpordivõrgu, mis võimaldab osutada raudtee-reisijate ja -kaubaveo teenuseid miinimumkiirustel. Samuti peaks liit ühishuviprojektide arendamisel pöörama piisavalt tähelepanu läbilaskevõime kitsaskohtadega raudteetaristu puhul kahe- ja kolirajalise taristu rakendamisele.
- Konkurentsivõimelisel kiirraudtee-reisijateveol on suur potentsiaal transpordi CO₂ heite vähendamiseks. Vaja on välja arendada ühtne ja koostalitlusvõimeline Euroopa kiirraudteevõrk, mis ühendaks Euroopa pealinna ja suurlinna. Olemasolevate kiirliinide täiendamine raudteeliinidega, mille lubatud sõidukiirus on vähemalt 160 km/h, peaks omakorda kaasa tooma võrguefekti, sidusama võrgu ja rongireisijate arvu suurenemise.
- Reisijateveo- ja kaubaveoliinide suhtes kehtivad lubatud sõidukiiruse nõuded peaksid siiski piirduma teatava osaga asjaomastest raudteelõikudest, et võtta arvesse vajadust paindlikkuse järele topograafiast, reljeefist või linnaplaneeringust tingitud piirangutest tulenevate eriomadustega raudteelõikudel, kus kiirust tuleb igal üksikjuhul eraldi kohandada, hõlmates muu hulgas ühendusliine, jaamade läbisõiduliine ning juurdepääsu terminalidele ja teenindusrajatistele või depoodele. Kui see on vajalik ja põhjendatud, peaks komisjon liikmesriigi taotlusel tegema erandeid, mis võimaldaksid suuremat paindlikkust kui käesolevas määruses sätestatud konkreetsete osade suhtarvud. Taristu ajakohastamisel julgustatakse liikmesriike uurima võimalusi suuremat kiirust võimaldavaks projekteerimiseks vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi (EL) 2016/797¹⁴ I lisale. Kiirronge täiendavad öörongid kujutavad endast kestlikku kaugsõiduvahendit kogu liidus.

¹⁴ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 11. mai 2016. aasta direktiiv (EL) 2016/797 Euroopa Liidu raudteesüsteemi koostalitluse kohta (ELT L 138, 26.5.2016, lk 44).

- (47) Kogu Euroopas tuleks luua kestlikum, vastupidavam ja usaldusväärsem raudtee-kaubaveovõrk, et suurendada mitmeliigilise ja kombineeritud transpordi konkurentsivõimet. Kombineeritud raudteetranspordi ja terminalide taristut tuleks ajakohastada, tagamaks, et ühendvedudeks kasutatakse peamiselt raudteid, siseveeteid või lähimereveomarsruute ning et võimalikud alg- või lõppetapid või mõlemad maanteel on võimalikult lühikesed.
- (48) Ühendveod moodustavad ligikaudu poole raudtee-kaubaveo tonnkilomeetritest Euroopas ja nende osakaal kasvab. Selleks et saavutada säästva ja aruka liikuvuse strateegiat käsitlevas komisjoni teatistes sätestatud eesmärgid raudteel toimuva kaubaveo osa kahekordistamiseks, tuleks erilist tähelepanu pöörata transpordile, mille puhul kasutatakse veo põhiosa jaoks raudteed ning esimeste ja viimaste kilomeetrite läbimiseks veoautosid. Selleks et aidata kaasa ühendvedude tihedamale kasutamisele, peaks taristu võimaldama selliste kaubarongide liiklemist, mis veavad kuni 4 m kõrgeid standardseid poolhaagiseid laadimiskõrgusega vähemalt 27 cm üle rööbaste pealispinna, ning soodustada tuleks vähemalt 33 cm kõrgust. Selle nõude täitmisega kaasneb aga hulgaliselt ja mõnikord kulukaid kohandusi. Seetõttu on oluline leida kõnealuse nõude rakendamiseks tasakaalustatud lähenemisviis ja tagada, et seda rakendatakse kulutõhusal viisil. Sellega seoses peaksid liikmesriigid tagama, et nõuet rakendatakse nii, et tagatakse vähemalt üks riigisisene otseliin, üks raudtee-kaubaveo otseliin naaberliikmesriigiga või naaberliikmesriikidega ja üks ühendus vähemalt ühe raudtee-maanteeterminali või mitmeliigilise kaubaveo terminaliga, mis asub liikmesriigi territooriumil asuvas Euroopa transpordikoridori kuuluvas meresadamas või selle kõrval.

Kui liikmesriigi territooriumil asub üks või mitu koridori lõpp-punkti, peaks vähemalt ühe nimetatud lõpp-punkti jaoks olema vähemalt üks otseliin, mis vastab kõnealusele nõudele. Asjaomaste liinide valimisel peaksid liikmesriigid võtma arvesse praeguseid ja tulevasi raudtee-kaubaveovooge. Käesoleva määruse alusel poolhaagiste veoga seotud nõudest erandite tegemise taotluste hindamisel peaks komisjon eelkõige võtma arvesse sotsiaal-majandusliku kulude-tulude analüüsi tulemust ning teenuste võimalikku katkemist selle normi täitmiseks vajaliku töö tõttu. Lisaks peaks komisjon laiendatud põhivõrgu raudteetaristu suhtes kohaldatavatest nõuetest erandite tegemise taotluste hindamisel võtma eelkõige arvesse kõiki olulisi investeeringuid, mida asjaomane liikmesriik on teinud paralleelsel liinil, mis asub uute raudteeliinide läheduses.

- (49) Võttes arvesse asjaolu, et Euroopa raudteeliikluse juhtimissüsteemi (ERTMS) kasutuselevõtt Euroopas kiireneb ja mitu liikmesriiki on juba vastu võtnud kava ERTMSi kasutuselevõtuks kogu oma riigisiseses raudteevõrgus vastavalt ootustele, tuleb seda paradigma muutust arvesse võtta ja kehtestada üldvõrgu puhul ERTMSi kasutuselevõtu suhtes ambitsioonikam lähenemisviis.

- (50) Liikmesriigid peaksid tagama, et ERTMS võetakse kasutusele üldvõrgus 2050. aastaks, laiendatud põhivõrgus 2040. aastaks ja põhivõrgus 2030. aastaks. ERTMSi kasutuselevõtul üldvõrgus tuleks ajastuse seisukohast prioriseerida liine, mis võivad aidata kaasa ohutule ja tõhusale piiriülesele rahvusvahelisele raudteetranspordile. Kuna raadiopõhise ERTMSi kasutuselevõtt aitab veel enam kaasa käitamist mõjutavate riigisiseste õigusnormide kaotamisele, peaksid liikmesriigid tagama, et raadiopõhist ERTMSi kasutataks uutel liinidel alates 2030. aastast või olemasolevate liinide signaalimissüsteemi ajakohastamise korral 2040. aastast ja et 2050. aastaks on kogu üleeuroopaline transpordivõrk varustatud raadiopõhise ERTMSiga.
- (51) B-klassi süsteemide kasutuselt kõrvaldamine võimaldab taristuettevõtjatel hoolduselt märkimisväärselt säästa, võttes arvesse ERTMSi kasutuselevõtu kulukust ja keerukust ning täiendavate raudteeäärsete süsteemide pikaajalist alalhoidmist. Välja arvatud teatavatel juhtudel, peaksid liikmesriigid tagama B-klassi süsteemide kasutusest kõrvaldamise põhivõrgu puhul 2040. aastaks, laiendatud põhivõrgu puhul 2045. aastaks ja üldvõrgu puhul 2050. aastaks, tingimusel et on tagatud asjakohane ohutustase, ning samal ajal kõigi asjaosaliste õigeaegse teavitamise sellisest kasutusest kõrvaldamisest ja ERTMSi kasutuselevõttust.

- (52) Euroopa siseveeteid iseloomustab heterogeenne hüdro-morfoloogia, mis pärsib kõigi veeteede lõikude ühtset toimimist. Siseveeteid, eriti vaba vooluga lõike, võivad oluliselt mõjutada kliima- ja ilmastikutingimused. Selleks et tagada usaldusväärne rahvusvaheline liiklus, võttes samal ajal arvesse hüdro-morfoloogiat ja järgides kohaldatavaid keskkonnavalasid õigusakte, tuleks üleeuroopalise transpordivõrgu nõuetes arvesse võtta iga veetee (näiteks vabalt voolavad või reguleeritud jõed) hüdro-morfoloogiat ning keskkonna- ja elurikkuse poliitika eesmärgid. Selleks tuleks iga Euroopa transpordikoridori, veetee või veeteelõigu jaoks kehtestada võrdlusveetasemed, võttes samal ajal arvesse kliimamuutuste mõju. Võrdlusveetasemete kindlaksmääramisel peaks komisjon tegema tihedat koostööd asjaomaste liikmesriikide ja Euroopa koordinaatoritega ning rahvusvaheliste lepingutega loodud asjaomaste jõelaevanduskomisjonidega, et tagada siseveeteede taristule esitatavate nõuete ühtne käsitlus kõnealuse transpordiliigi edendamise eesmärgil.
- (53) Siseveeteede taristu ehitamisel või ajakohastamisel tuleks erilist tähelepanu pöörata vaba vooluga jõgede ühendatuse võimalike takistuste vältimisele.

- (54) Kuna meresadamad on üleeuroopalise transpordivõrgu maismaataristu sisenemis- ja väljumispunktid, täidavad nad olulist geostrateegilist rolli piiriüleste mitmeliigiliste ühendustena, mis lisaks transpordisõlmedele saavad olla ka kaubandusväravad, tööstusklastrid ning sõjalise liikuvuse ja energiakeskused. Nagu on toonitatud komisjoni 18. mai 2022. aasta teatises „Kava „REPowerEU““, on vaja mitmekesistada energiavarustust ja kiirendada taastuenergia kasutuselevõttu. Meresadamad saavad selle eesmärgi saavutamisele kaasa aidata avamere tuuleparkide kasutuselevõtu, saastevaba vesiniku tootmise ning veeldatud maagaasi transpordi ja hoiustamise kaudu. Selleks et tugevdada transpordi- ja energiasektori vahelist sünergiat liidu majanduse CO₂ heite vähendamise jõupingutustes, võivad meresadamad samuti toetada süsinikdioksiidi transportimist torujuhtmete või muude transpordiliikide kaudu.
- (55) Kui lähimerevedude osakaal kaupade ja reisijate vedamisel kasvab, võib see aidata oluliselt kaasa transpordisektori CO₂ heite vähendamisele, muu hulgas ka ummikute vähendamisele liidu territooriumil ning äärealadel ja saartel asuvate piirkondade ning riikide juurdepääsetavuse parandamisele. Siiski on vaja paremini integreerida üleeuroopalise transpordivõrgu meremõõtme moodustavad lähimereveoühendused maismaavõrguga ning panna suuremat rõhku kogu transpordi- ja logistikaahelale nii merel kui ka sisemaal. Uue Euroopa mereruumi üldise kontseptsiooni edendamiseks tuleks luua või ajakohastada lähimereveomarsruute ning arendada meresadamaid ja nende ühendusi sisemaaga, et tagada nende tõhus ja kestlik integreerimine teiste transpordiliikidega. Lisaks peaks see uus kontseptsioon edendama kestlikke lähimereveoühendusi kaubaveovoogude suunamiseks merel põhinevatele logistilistele liinidele sellisel viisil, et parandada olemasolevaid meresõiduühendusi või luua uusi elujõulisi, regulaarseid ja sagedasi meresõiduühendusi.

- (56) Liidu maanteetranspordi arvele langeb kolm neljandikku kogu sisemaisest kaubaveost (tonnkilomeetrite põhjal) ja ligikaudu 90 % kogu sisemaisest reisijateveost (reisijakilomeetrite koguarvu põhjal). Arvestades maanteetranspordi tähtsust ja lubadust parandada liiklusohutust kooskõlas säästva ja aruka liikuvuse strateegiat käsitleva komisjoni teatise vahe-eesmärgiga, on vaja parandada maanteetaristut ohutuse seisukohast. Eelkõige peaksid liikmesriigid tagama maanteetransporditaristu ohutuse ning selle üle järelevalve tegemise ja vajaduse korral selle parandamise kooskõlas Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiviga 2008/96/EÜ¹⁵. Sellega seoses antakse kõnealuse direktiiviga komisjonile õigus võtta vastu rakendusakte, et kehtestada ühtsed tehnilised kirjeldused, mille eesmärk on tagada teemärgistuse ja liiklusmärkide igapäevane kasutamine, pärast seda, kui eksperdirühm on hinnanud selliste tehniliste kirjelduste kehtestamise võimalust.
- (57) Selleks et tagada elukutselistele sõidukijuhtidele võimalus kasutada asjakohaseid puhkerajatisi, tuleks kogu üleeuroopalises transpordivõrgus ehitada välja puhkealad ning põhivõrgus ja laiendatud põhivõrgus ohutud ja turvalised parkimisalad.

¹⁵ 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).

- (58) Välja arvatud juhul, kui teatavad geograafilised või olulised füüsilised piirangud sellist ühendamist takistavad, peaksid liikmesriigid lühilendudele alternatiivide pakkumiseks tagama üleeuroopalisel transpordivõrku kuuluvate üle 12 miljoni reisijaga lennujaamade ühendamise üleeuroopalise raudteevõrguga, sealhulgas võimaluse korral kiirraudteevõrguga, võimaldades seejuures kaugvedusid, või selliste lennujaamade puhul, mille aastane reisijateveo kogumaht on üle nelja miljoni ja alla 12 miljoni reisija ning mis asuvad üleeuroopalise raudteevõrgu linnatranspordisõlmes või selle läheduses, lennujaama ühendamise nimetatud transpordisõlmega raudtee-, metroo-, kergraudtee-, trammitree-, kõisraudtee- või erandjuhul muude heiteta ühistranspordilahenduste abil. Lennujaamade puhul, mille aastane reisijateveo kogumaht on alla 4 miljoni reisija, tuleks selliseid ühendusi propageerida.
- (59) Innovatsiooni edendamiseks lennutranspordi valdkonnas tuleks lennutranspordi taristu komponentide loetellu lisada kosmodroomid. Nende kõnealusesse loetellu lisamine ei tohiks siiski piirata liidu pädevust kosmosevaldkonnas vastavalt Euroopa Liidu toimimise lepingu (edaspidi „ELi toimimise leping“) artikli 4 lõikele 3 ja ELi toimimise lepingu artiklile 189, millega välistatakse igasugune liikmesriikide õigusnormide ühtlustamine. Lisaks ei tohiks kosmodroomide lisamine käesoleva määruse kohasesse lennutranspordi taristu komponentide loetellu viia kehtivate või tulevaste lennutransporditaristut käsitlevate liidu õigusaktide kohaldamiseni kosmodroomide suhtes, välja arvatud juhul, kui sellistes õigusaktides on sõnaselgelt sätestatud teisiti.

- (60) Üleeuroopalise transpordivõrgu arendamisel peaksid komisjon ja liikmesriigid pöörama erilist tähelepanu meetmetele, millega tagatakse kaubaveo puhul tõhusad piiriületused, võttes arvesse piiril esinevaid ooteaegu ja katkestusi, mis on tingitud näiteks sõidukite suhtes või rongidel läbiviidavatest menetlustest ja kontrollidest liidu piiridel või haldus-, käitus-, ohutus-, tehnilistest või koostalitlusvõime küsimustest.
- (61) Üleeuroopaline transpordivõrk peaks tagama tõhusa mitmeliigilise transpordi, et reisijate- ja kaubaveo jaoks oleks võimalik valida paremaid ja säästvamaid transpordiliike ning et võimaldada suurte mahtude koondamist kaugvedudeks. Selle eesmärgi saavutamisel peaks olema keskne roll mitmeliigilise transpordi terminalidel.
- (62) Liikmesriigid peaksid tegema oma territooriumil asuvate mitmeliigilise kaubaveo terminalide turu- ja tulevikuanalüüsi ning töötama välja tegevuskava mitmeliigilise kaubaveo terminalide võrgustiku arendamiseks. Selleks võiks neil olla võimalus viidata olemasolevatele uuringutele ja kavadele. Liikmesriikide koostatud tegevuskava peaks edendama mitmeliigilise kaubaveo terminalide arendamist. Sellegipoolest ei tohiks tegevuskava tekitada erasektorile terminalidesse investeerimise kohustust ja ei tohiks kohaldada tegevuskava suhtes keskkonnamõju strateegilist hindamist.

- (63) Linnatranspordisõlmed etendavad olulist rolli üleeuroopalises transpordivõrgus liikuvate reisijate ja seal veetavate veoste lähte- või lõppsihtkohana (nn viimasel kilomeetril) ning eri transpordiliikide siseste või vaheliste üleminekupunktidenä. Tuleks tagada, et läbilaskevõime kitsaskohad ja ebapiisav võrguühendus linnatranspordisõlmedes ei takistaks enam mitmeliigilist transporti üleeuroopalises transpordivõrgus. Üleeuroopalise transpordivõrgu poliitika peaks keskenduma sujuvate liiklusvoogude edendamisele võrgu linnatranspordisõlmedesse, neist välja ja nende vahel. Linnatranspordisõlmede kohaliku ühenduvusega peaksid tegelema pädevad kohalikud, piirkondlikud või riiklikud ametiasutused, eelkõige säästva linnalise liikumiskeskonna kavade asjakohaste meetmete kaudu.
- (64) Iga linnatranspordisõlme jaoks tuleks võtta vastu säästva linnalise liikumiskeskonna kava, mis on pikaajaline ja kõikehõlmav terviklik kauba ja reisijate liikuvuse kava kogu funktsionaalse linnapiirkonna jaoks ning kujutab endast tõhusat ühtset raamistikku linnaliikuvuse probleemide lahendamiseks. See võiks hõlmata eesmäärke, sihte ja näitajaid, mis on aluseks linnatranspordisüsteemi praegusele ja tulevasele toimimisele. Liikmesriigid peaksid tagama, et iga linnatranspordisõlme puhul kogutakse andmeid linnalise liikumiskeskonna kestlikkuse, ohutuse ja juurdepääsetavuse kohta, et toetada üleeuroopalise transpordivõrgu praegust ja tulevast toimimist. Kõigi kasutajate juurdepääsu jälgimiseks tuleks soodustada andmete liigitamist vanuse, soo ja puude alusel, kui see on võimalik, ja kooskõlas riigisisese õigusega.

- (65) Liikmesriigid peaksid edendama säästva linnalise liikumiskeskonna kavade kasutuselevõttu, et parandada tegevuse koordineerimist piirkondade ja linnade vahel. Sel eesmärgil peaksid liikmesriigid kehtestama säästva linnalise liikumiskeskonna kava riikliku programmi, et toetada kohalikke ametiasutusi kvaliteetsete säästva linnalise liikumiskeskonna kavade väljatöötamisel, ning tugevdama nende kavade rakendamise jälgimist ja hindamist asjakohaste meetmete, suuniste, suutlikkuse suurendamise, abi ja võimaluse korral rahalise toetuse kaudu. Liikmesriigid peaksid määrama ka säästva linnalise liikumiskeskonna kava riikliku kontaktpunkti, kes pakub abi säästva linnalise liikumiskeskonna kavade ettevalmistamiseks ja rakendamiseks kooskõlas käesoleva määruse kohaste suunistega.
- (66) Aktiivsete liikumisviiside edendamine, eelkõige linnatranspordisõlmedes, aitab kaasa liidu kliimaeesmärkide saavutamisele, parandab rahvatervishoidu, vähendab ummikuid, võimaldab reisijatele viimase kilomeetri lahendust ja toob majanduslikku kasu. Transporditaristu kavandamisel või ajakohastamisel tuleks asjakohaselt arvesse võtta aktiivsete liikumisviiside taristut, sealhulgas kõnni- ja rattatee taristut.
- (67) Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusega (EL) 2021/695¹⁶ loodud raamprogrammi „Euroopa horisont“ (edaspidi „programm „Euroopa horisont““) raames ellu viidava kliimaneutraalsete ja arukate linnade missiooni eesmärk on tagada, et 2030. aastaks on liidus 100 kliimaneutraalset linna. Missioonis osalevad linnad tegutsevad eksperimenteerimis- ja innovatsioonikeskustena, mille eeskuju teised linnad järgivad 2050. aastaks.

¹⁶ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 28. aprilli 2021. aasta määrus (EL) 2021/695, millega luuakse teadusuuringute ja innovatsiooni raamprogramm „Euroopa horisont“ ja kehtestatakse selle osalemis- ja levitamise reeglid ning tunnistatakse kehtetuks määrused (EL) nr 1290/2013 ja (EL) nr 1291/2013 (ELT L 170, 12.5.2021, lk 1).

- (68) Digitaalsed mitmeliigilise liikuvuse teenused aitavad tõhustada eri transpordiliikide integreerimist, koondades mitu transpordipakkumist üheks pakkumiseks. Nende teenuste edasiarendamine peaks aitama stimuleerida kõige säästvamate transpordiliikide, ühistranspordi ja aktiivsete liikumisviiside, näiteks kõndimise ja rattasõidu eelistamist, ning kasutada täielikult ära liikuvuse kui teenuse lahendustest saadava kasu.
- (69) Et luua alus liikluse ja vedude optimeerimiseks, liiklusohutuse tagamiseks ning seonduvate teenuste parandamiseks, on vaja kasutada transpordi info- ja kommunikatsioonitehnoloogia (IKT) süsteeme. Tuleks hõlbustada transpordi- ja liikuvusvõrgu sisest teabevoogu, sealhulgas liidu liikuvuse andmeruumi kasutuselevõtu kaudu. Reisijatele ja kaubaveoettevõtjatele vajalik teave, sealhulgas teave mitmeliigilise transpordi piletimüügi- ja broneerimissüsteemide kohta, peaks olema kättesaadav ja seda tuleks parandada, pidades silmas Euroopa digitaalsete ja koostalitlusvõimeliste infosüsteemide arendamist.
- (70) Tuleks soodustada IKT-süsteemide kui arukate jõustamisvahendite kasutamist, mis võimaldavad ettevõtjate ja täitevasutuste vahel selliste andmete reaalsajas vahetamist, mis on vajalikud kontrollimaks kohaldatavate regulatiivsete nõuete järgimist, sealhulgas sõidukite liikumise ajal.
- (71) Intelligentsed transpordisüsteemid ja -teenused ning uued kujunemisejärgus tehnoloogiad peaksid toimima katalüsaatorina intelligentsete transpordisüsteemide ja -teenuste kasutuselevõtuks kõikidel üleeuroopalise transpordivõrgu teedel.

- (72) Üleeuroopalist transpordivõrku on vaja piisavalt planeerida. See tähendab ka seda, et kogu võrgus tuleb rakendada konkreetseid nõudeid seoses taristu, IKT-süsteemide, seadmete ja teenustega, sealhulgas Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruses (EL) 2023/1804 kindlaks määratud alternatiivkütuste taristu kasutuselevõtu nõudeid. Seepärast tuleb tagada, et neid nõudeid kohaldatakse kõikjal Euroopas asjakohaselt ja kooskõlastatult kõikide transpordiliikide suhtes ning transpordiliikide omavaheliste ühenduste suhtes kogu üleeuroopalisel transpordivõrgus ja sellest väljaspool, et saada kasu võrguefektist ja võimaldada tõhusaid üleeuroopalisi kaugvedusid. Selleks et tagada alternatiivkütuste kasutuselevõtt kogu üleeuroopalise transpordivõrgu teedevõrgus kooskõlas määruses (EL) 2023/1804 sätestatud eesmärkidega, tuleks kõnealuses määruses sisalduvaid viiteid põhivõrgule käsitada viidetena käesolevas määruses määratletud põhivõrgule. Määruses (EL) 2023/1804 sisalduvaid viiteid üldvõrgule tuleks käsitada viidetena käesolevas määruses määratletud laiendatud põhivõrgule ja üldvõrgule.
- (73) Üleeuroopaline transpordivõrk peaks olema aluseks uute tehnoloogiliste lahenduste ja innovatsiooni ulatuslikule kasutuselevõtule, mis võimaldab reaalajas toimuvat andme- ja teabevahetust ning aitab suurendada Euroopa transpordisektori üldist tõhusust ja suutlikkust tagada turvalised reisijatevood tõhusate vahendite abil, muuta ühistranspordi või keskkonnahoidlikuma transpordi reisijate jaoks atraktiivsemaks ning vähendada transpordisektori CO₂ jalajälge. See aitab kaasa nii Euroopa roheline kokkuleppe eesmärkide saavutamisele kui ka liidu energiajulgeoleku suurendamise eesmärgi saavutamisele. Nende eesmärkide saavutamiseks tuleks kogu üleeuroopalisel transpordivõrgus parandada alternatiivkütuste ja nendega seotud taristu kättesaadavust.

- (74) Selleks et üleeuroopaline transpordivõrk suudaks pidada sammu uuendusliku tehnoloogia arengu ja kasutuselevõtuga, peaksid liikmesriigid ja komisjon soodustama ühishuviprojekte, mille eesmärk on edendada ja võtta kasutusele kestlikke kujunemisjärgus tehnoloogiaid, mis tõhustavad ja lihtsustavad reisijate ja kaupade vedu ja liikuvust. Need võivad muu hulgas hõlmata rongide automaatjuhtimist, autonoomseid sõidukeid, täiustatud õhustranspordilahendusi, sealhulgas reisijate- ja kaubaveodroone, sealhulgas linnades viimase kilomeetri lahendusena, ning uusi raudteetehnoloogiaid, nagu hyperloop.
- (75) Üleeuroopalises transpordivõrgus tuleks kasutusele võtta piisaval hulgal üldkasutatavaid kerg- ja raskesõidukite kiirlaadimis- ja tankimispunkte. See peaks tagama täieliku piiriülese ühenduvuse. Üleeuroopalise transpordivõrgu vahemaapõhised eesmärgid, mis on määratud kindlaks määruses (EL) 2023/1804, peavad tagama elektrisõidukite laadimis- ja vesiniku tankimise punktide piisava katvuse liidu peamistes teedevõrkudes.

- (76) Üleeuroopalise transpordivõrgu üldkasutatava laadimis- ja tankimistaristuga, nagu see on määratletud määruses (EL) 2023/1804, peaksid kaasnema nõuded, mis käsitlevad vastava laadimistaristu ja asjakohasel juhul vesiniku tankimise taristu kasutuselevõttu mitmeliigilise kaubaveo terminalides või nende läheduses, et võimaldada pikamaaveokite laadimist ja vesiniku tankimist kauba peale- või mahalaadimise ajal. Liikmesriigid peaksid samuti tagama laadimistaristu kasutuselevõtu ja uurima vesinikutanklate arendamise võimalusi mitmeliigilise reisijateveo sõlmpunktides, et võimaldada laadimist ja vesiniku tankimist sõidukijuhi puhkepausi ajal või busside jaoks. Kui terminalide või reisijateveo sõlmpunktide jaoks saadakse liidu või riigi toetust, tuleks vaba ringluse eesmärgil tagada, et juurdepääs laadimisele ja vesiniku tankimisele on õiglane, taskukohane, läbipaistev ja mittediskrimineeriv, vältimaks konkreetsete ettevõtjate kinnistumist või võimalikke konkurentsimoonutusi.

- (77) Taristu ebapiisav ohutus, turvalisus ja usaldusväärsus, mille põhjuseks on looduslikud ohud, sealhulgas kliimaga seotud sündmused ja muud erakorralised sündmused, nagu pandeemiad, inimtegevusest tingitud katastroofid, näiteks õnnetused, või tahtlikust tegevusest (näiteks terrorismist ja küberrünnetest) tingitud häiringud on üleeuroopalise transpordivõrgu tõhususe ja toimimise jaoks üks peamisi probleeme. Näiteks viimastel aastatel on transpordivooge märkimisväärselt häirinud õnnetused, mis tulenesid mitmest äärmuslikest ilmastikunähtustest tingitud looduskatastroofist. Seega tuleks parandada transpordivõrgu vastupidavust kliimamuutustele, looduslikele ohtudele, inimtegevusest tingitud katastroofidele ja muudele häiringutele, tuginedes riskihindamisele ja vastupidavuse suurendamise meetmetele, mida kriitilise tähtsusega üksused võtavad transpordisektoris vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivile (EL) 2022/2557¹⁷.
- (78) Komisjon peaks tihedas koostöös asjaomaste liikmesriikidega hindama põhivõrgu vastupidavust ja haavatavust kliimamuutuste tagajärgede suhtes.

¹⁷ Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv (EL) 2022/2557, 14. detsember 2022, mis käsitleb elutähtsa teenuse osutajate toimepidevust ja millega tunnistatakse kehtetuks nõukogu direktiiv 2008/114/EÜ (ELT L 333, 27.12.2022, lk 164).

- (79) Võttes arvesse COVID-19 pandeemia ajal kriisi ohjamisel saadud kogemusi ning selleks, et tulevikus vältida liiklushäiringuid ja ettenägematuid olukordi, peaksid liikmesriigid transporditaristu planeerimisel pidama silmas taristu turvalisust ja vastupidavust kliimamuutustele, looduslikele ohtudele, inimtegevusest tingitud katastroofidele ja muudele liidu transpordisüsteemi toimimist mõjutavatele häiringutele. Selle eesmärgi saavutamiseks tuleks praegused kitsaskohad kõrvaldada ja Euroopa transpordikoridorid peaksid hõlmama ka olulisi ümbersuunamisliine, mida saab kasutada põhimarsruutidel esinevate ummikute või muude probleemide korral. Lisaks saab mitmeliigilisusest tulenevalt üks transpordiliik hädaolukorras asendada teist transpordiliiki.

- (80) Transporditaristu on majanduse ja ühiskonna kui terviku selgroog. Teatav transporditaristu on eluliselt tähtsate ühiskondlike funktsioonide hea toimimise tagamiseks hädavajalik ja on seega liidu strateegilise autonoomia tugisammas. Kolmandate riikide ettevõtjate investeeringud, huvid ja osalus Euroopa strateegilises – ja mõnikord isegi sõjalises – taristus, nagu sadamad, lennujaamad ja konteineriterminalid, on suurenemas. Sellega seoses võib kolmanda riigi ettevõtjate osalemine kiirendada üleeuroopalise transpordivõrgu rajamist. Teatavatel asjaoludel võib selliste ettevõtjate osalemine ühishuviprojektides või nende poolt sellistesse projektidesse panustamine siiski ohustada julgeolekut või avalikku korda liidus. Välisriikide suurenev osalus Euroopa strateegilises taristus võib kahjustada liidu vastupanuvõimet. Seetõttu on äärmiselt oluline vältida sellist kolmandate riikide osalust, mis tõenäoliselt mõjutab julgeolekut või avalikku korda liidus. Ilma et see piiraks Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL) 2019/452¹⁸ kohast koostöömehhanismi ja lisaks sellele mehhanismile on vaja suuremat teadlikkust sellisest osalemisest või kaasaaitamisest, et võimaldada avaliku sektori asutustel sekkuda, kui ilmneb, et see kolmanda riigi ettevõtja osalemine ühishuviprojektis või panustamine ühishuviprojekti mõjutab tõenäoliselt julgeolekut või avalikku korda liidu ning et kõnealune osalemine või kaasaaitamine ei kuulu määruse (EL) 2019/452 kohaldamisalasse.

¹⁸ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 19. märtsi 2019. aasta määrus (EL) 2019/452, millega luuakse liitu tehtavate välismaiste otseinvesteeringute taustauuringute raamistik (ELT L 79 I, 21.3.2019, lk 1).

- (81) Kuna hooldus on nüüd ja edaspidi liikmesriikide peamiseks ülesandeks, ja ilma et see piiraks liikmesriikide vastutust, eelkõige hoolduse kavandamise, rahastamise ja haldamise valdkonnas, on oluline, et väljaehitatud üleeuroopalist transpordivõrku hooldataks nõuetekohaselt, et tagada teenuste kõrge kvaliteet, järgides taristuprojektide kavandamisel ja nendega seotud hangete korraldamisel olelusringipõhist lähenemisviisi. Eelkõige peaksid liikmesriigid tegema kõik endast oleneva, et tagada maanteede ja vajaduse korral siseveeteede taristu pikaajaliste hoolduskavade kehtestamine.
- (82) Selleks et tagada üleeuroopalise transpordivõrgu suurima strateegilise tähtsusega osade rakendamine ettenähtud aja jooksul, tuleks kasutada koridoripõhist lähenemisviisi eri projektide riikidevaheliseks koordineerimiseks ja koridori arendamise sünkroniseerimiseks, maksimeerides seeläbi võrgust saadavat kasu.

- (83) Euroopa transpordikoridorid peaksid aitama arendada üleeuroopalise transpordivõrgu taristut viisil, mis võimaldab kõrvaldada kitsaskohad, tõhustada piiriüleseid ühendusi ning parandada tõhusust ja kestlikkust. Nad peaksid aitama suurendada ühtekuuluvust parema territoriaalse koostöö kaudu, sealhulgas naaberriikidega. Samuti tuleks nende puhul silmas pidada transpordipoliitika laiemaid eesmärke ning hõlbustada transpordiliikide koostalitlusvõimet, omavahelist integreerimist ja mitmeliigilist transporti. Koridoripõhine lähenemisviis peaks olema läbipaistev ja selge ning selliste koridoride haldamine ei tohiks põhjustada halduskoormuse või -kulude liigset kasvu. Komisjonil peaks olema võimalik soovitada luua piiriüleste taristuprojektide koordineerimiseks, ehitamiseks või juhtimiseks ühtsed üksused, et hõlbustada suuremahuliste ja keerukate piiriüleste taristuprojektide elluviimist, ning asjakohasel juhul soovitada piiriüleste piirkondade vahel koostöö tegemist liikuvusega seotud probleemide lahendamiseks.
- (84) Selleks et hõlbustada Euroopa transpordikoridoride ja kahe horisontaalse prioriteedi – nimelt ERTMSi ja Euroopa mereruumi – koordineeritud rakendamist, peaks komisjon kokkuleppel asjaomaste liikmesriikidega ning pärast Euroopa Parlamendi ja nõukogu ning asjakohasel juhul asjaomaste naaberriikidega konsulteerimist määrama Euroopa koordinaatorid. Nad peaksid hõlbustama meetmeid õige juhtimisstruktuuri kujundamiseks ning Euroopa transpordikoridoride ja kahe horisontaalse prioriteediga seotud taristu ja investeeringute kavandamise sidusa prioriteetide kehtestamise tagamiseks.

- (85) Euroopa ja riiklikud transporditaristu planeerimise ja rakendamise raamistikud ning Euroopa koordinaatorite tööplaanid peaksid aitama kaasa käesoleva määruse eesmärkide saavutamiseks vajalike investeeringute planeerimisele ja õigeaegsele rakendamisele.
- (86) Euroopa koordinaatorite tööplaan tuleks kasutada selleks, et edendada koostööd kõigi asjaomaste sidusrühmade, sealhulgas asjakohasel juhul naaberriikide asjaomaste sidusrühmade vahel. Need peaksid tugevdama vastastikust täiendavust liikmesriikide ja taristuettevõtjate meetmetega ning eelkõige tuleks nendes seada soovituslikud vaheeesmärgid.
- (87) Euroopa transpordikoridori või konkreetseid naaberriike hõlmava horisontaalse prioriteedi Euroopa koordinaatoril peaks olema õigus teha vastavate koridoride tegevusega seoses nende riikidega koostööd ja neid kaasata.
- (88) Üleeuroopalise transpordivõrgu kaartide tehniliseks aluseks on üleeuroopalise transpordivõrgu interaktiivne geograafiline ja tehniline infosüsteem (TENtec).

- (89) Võttes arvesse komisjoni 2018. aasta märtsi teatist liidu sõjaväelise liikuvuse tegevuskava kohta, hindas komisjon vajadust kohandada üleeuroopalist transpordivõrku nii, et see hõlmaks taristu sõjalist kasutamist. Nõukogu poolt 26. juunil 2023 ja 23. oktoobril 2023 heaks kiidetud dokumendi „Sõjaväelise liikuvusega seotud sõjalised vajadused ELi piires ja väljaspool ELi“¹⁹ põhjal lisati üleeuroopalisel võrku täiendavaid teid ja raudteid, et suurendada tsiviil- ja militaartranspordivõrkude koostoimet.
- (90) Tulenevalt Venemaa Ukraina-vastasest agressioonisõjast ja selle tekitatud uuest geopoliitilisest kontekstist ning nagu on esile tõstetud nõukogu poolt 21. märtsil 2022 vastu võetud dokumendis „Julgeoleku- ja kaitsevaldkonna strateegiline kompass Euroopa Liidule, kes kaitseb oma kodanikke, väärtusi ja huve ning toetab rahvusvahelist rahu ja julgeolekut“, peab liit tugevdama kahesuguse kasutusega transporditaristut kogu üleeuroopalises transpordivõrgus, et soodustada sõjaväelaste, materjali ja varustuse kiiret ja sujuvat liikumist operatiivsiirmiseks ja -õppusteks.

¹⁹ Dokument ST 10440/23.

- (91) Selleks et maksimeerida kooskõla suuniste ja liidu tasandil kättesaadavate asjakohaste rahastamisvahendite kavandamise vahel, peaks üleeuroopalise transpordivõrgu rahastamine olema kooskõlas käesoleva määrusega ning põhinema eelkõige määruusel (EL) 2021/1153. Lisaks peaks võrgu rahastamine tuginema ka muudele liidu õigusaktide kohastele rahastamisvahenditele, sealhulgas programm „InvestEU“, mis loodi Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusega (EL) 2021/523,²⁰ taaste- ja vastupidavusrahastu, mis loodi Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusega (EL) 2021/241,²¹ ühtekuuluvuspoliitika, nagu see on sätestatud ELi toimimise lepingu artiklis 174, programm „Euroopa horisont“, Innovatsioonifond, mis loodi Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiviga 2003/87/EÜ,²² ja muud Euroopa Investeerimispanka loodud rahastamisvahendid. Ühishuviprojektide rahastamise võimaldamiseks tuleks määruuses (EL) 2021/1153 sisalduvaid viiteid mitmeliigilise logistika platvormidele, meremagistraalidele ja telemaatilistele rakendustele käsitada viidetena käesolevas määruuses määratletud mitmeliigilise kaubaveo terminalidele, Euroopa mereruumile ja transpordi IKT-süsteemidele. Samal eesmärgil tuleks määruuses (EL) 2021/1153 sisalduvaid viiteid põhivõrgule käsitada viidetena, mis hõlmavad ka käesolevas määruuses kirjeldatud laiendatud põhivõrku.

²⁰ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 24. märtsi 2021. aasta määrus (EL) 2021/523, millega luuakse programm „InvestEU“ ja millega muudetakse määrust (EL) 2015/1017 (ELT L 107, 26.3.2021, lk 30).

²¹ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 12. veebruari 2021. aasta määrus (EL) 2021/241, millega luuakse taaste- ja vastupidavusrahastu (ELT L 57, 18.2.2021, lk 17).

²² Euroopa Parlamendi ja nõukogu 13. oktoobri 2003. aasta direktiiv 2003/87/EÜ, millega luuakse ühenduses kasvuhoonegaaside saastekvootidega kauplemise süsteem ja muudetakse nõukogu direktiivi 96/61/EÜ (ELT L 275, 25.10.2003, lk 32).

- (92) Üleeuroopalise transpordivõrgu eesmärkide saavutamiseks, eelkõige seoses liidu transpordisüsteemi digitaliseerimisega ja CO₂ heite vähendamisega, on vaja tugevat õigusraamistikku. Liikmesriigid peaksid rakendama ambitsioonikaid reforme, et käsitleda säästva transpordiga seotud sõlmküsimusi, mis on Euroopa poolaasta raames kindlaks tehtud. Taaste- ja vastupidavusrahaastust toetatakse nii reforme kui ka investeeringuid, mille eesmärk on muuta transport säästvamaks, vähendada heidet ning suurendada ohutust ja tõhusust. Selleks vajalikud meetmed sisalduvad heakskiidetud taaste- ja vastupidavuskavades.
- (93) Selleks et ajakohastada käesoleva määruse I ja II lisas esitatud kaarte ning sadamate, lennujaamade, terminalide ja linnatranspordisõlmede loetelu, et võtta arvesse võimalikke muutusi, mis eelkõige on seotud transporditaristu teatavate elementide tegeliku kasutamisega võrreldes eelnevalt kehtestatud kvantitatiivsete künnistega, ning selleks, et muuta käesoleva määruse III lisas esitatud Euroopa transpordikoridoride teetrasside valikut, peaks komisjonil olema õigus võtta kooskõlas ELi toimimise lepingu artikliga 290 vastu delegeeritud õigusakte käesoleva määruse I, II ja III lisa muutmiseks. On eriti oluline, et komisjon viiks oma ettevalmistava töö käigus läbi asjakohaseid konsultatsioone, sealhulgas ekspertide tasandil, ja et kõnealused konsultatsioonid viidaks läbi kooskõlas 13. aprilli 2016. aasta institutsioonidevahelises parema õigusloome kokkuleppes²³ sätestatud põhimõtetega. Eelkõige selleks, et tagada delegeeritud õigusaktide ettevalmistamises võrdne osalemine, saavad Euroopa Parlament ja nõukogu kõik dokumendid liikmesriikide ekspertidega samal ajal ning nende ekspertidel on pidev juurdepääs komisjoni eksperdirühmade koosolekutele, millel arutatakse delegeeritud õigusaktide ettevalmistamist.

²³ ELT L 123, 12.5.2016, lk 1.

- (94) Õiguskindluse tagamiseks ja pikaajalise strateegilise planeerimise võimaldamiseks on oluline hoida üleeuroopaline transpordivõrk võimalikult stabiilsena ning seada võrgu võimalikule ajakohastamisele piirid käesolevas määruses sätestatud objektiivsete ja läbipaistvate kriteeriumidega.
- (95) Mõningaid võrgu osi haldavad muud osalised kui liikmesriigid. Liikmesriigid peavad siiski tagama, et võrgu osi reguleerivaid norme kohaldatakse nende territooriumil nõuetekohaselt.
- (96) Selleks et tagada käesolevas määruses sätestatud kohustuste tõrgeteta ja tulemuslik rakendamine, toetab komisjon liikmesriike Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusega (EL) 2021/240²⁴ loodud tehnilise toe instrumendi kaudu, pakkudes kohandatud tehnilist oskusteavet reformide, sealhulgas üleeuroopalise transpordivõrgu arendamist edendavate reformide kavandamiseks ja rakendamiseks.
- (97) Selleks et tagada ühetaolised tingimused käesoleva määruse rakendamiseks, tuleks komisjonile anda rakendamisvolitused seoses erandite tegemisega käesoleva määruse teatavate nõuete suhtes, samuti seoses rakendusaktide vastuvõtmisega, milles sätestatakse võrdlusveetasemed ning millega kehtestatakse metoodika seoses liikmesriikide poolt linnalise liikumiskeskonna kohta kogutavate andmetega, ühtlasi ka seoses rakendusaktide vastuvõtmisega Euroopa transpordikoridoride rakendamiseks, piiriüleste lõikude rakendamiseks ja kahe horisontaalse prioriteedi jaoks. Käesoleva määrusega ette nähtud juhtudel tuleks neid volitusi teostada kooskõlas Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusega (EL) nr 182/2011²⁵.

²⁴ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 10. veebruari 2021. aasta määrus (EL) 2021/240, millega luuakse tehnilise toe instrument (ELT L 57, 18.2.2021, lk 1).

²⁵ 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).

- (98) Raudteed käsitlevaid sätteid, eelkõige nõuet ühendada lennujaamad ja sadamad raudteega, samuti mitmeliigilise kaubaveo terminale käsitlevaid sätteid ei tuleks kohaldada Küprose, Malta, saarte ja äärepoolseimate piirkondade suhtes seni, kuni nende territooriumil ei ole loodud raudteesüsteemi. Samuti ei tohiks nende liikmesriikide, saarte ja piirkondade suhtes kohaldada ohutuid ja turvalisi parkimisalasid käsitlevaid sätteid, kuna sellised parkimisalad ei ole nende territooriumil transiidina toimuva maanteekaubaveo puudumise tõttu olulised.
- (99) Kuna käesoleva määruse eesmärgi, nimelt üleeuroopalise transpordivõrgu kooskõlastatud rajamist ja arendamist ei suuda liikmesriigid ise piisavalt saavutada, vaid nende eesmärkide kooskõlastamise vajaduse tõttu on neid parem saavutada liidu tasandil, võib liit võtta meetmeid kooskõlas Euroopa Liidu lepingu (edaspidi „ELi leping“) artiklis 5 sätestatud subsidiaarsuse põhimõttega. Kooskõlas kõnealuses artiklis sätestatud proportsionaalsuse põhimõttega ei lähe käesolev määrus nimetatud eesmärkide saavutamiseks vajalikust kaugemale.
- (100) Määrust (EL) 2021/1153 on vaja muuta, et kohandada selle sätteid eesmärgiga integreerida põhivõrgukoridorid Euroopa transpordikoridoridesse. Euroopa transpordikoridoride määratlus ja teetrasside valik tuleks sätestada käesolevas määruses ning nendega tuleks asendada määruses (EL) 2021/1153 määratletud põhivõrgukoridorid.

(101) Määrust (EL) nr 913/2010 on vaja muuta, et kohandada selle sätteid eesmärgiga integreerida raudtee-kaubaveokoridorid Euroopa transpordikoridoridesse.

(102) Määrus (EL) nr 1315/2013 tuleks kehtetuks tunnistada,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA MÄÄRUSE:

I peatükk

Üldpõhimõtted

Artikkel 1

Reguleerimisese

1. Käesoleva määrusega kehtestatakse suunised, mille alusel arendada üleeuroopalist transpordivõrku, mis koosneb üldvõrgust ning põhivõrgust ja laiendatud põhivõrgust, kusjuures põhivõrk ja laiendatud põhivõrk luuakse üldvõrgu baasil.
2. Käesolevas määruses määratakse üleeuroopalise transpordivõrgu prioriteetsete lõikude ja ühishuviprojektide põhjal kindlaks strateegiliselt olulised Euroopa transpordikoridorid ning nõuded, mida tuleb järgida üleeuroopalise transpordivõrgu taristu arendamisel ja rakendamisel.
3. Käesolevas määruses sätestatakse üleeuroopalise transpordivõrgu arendamise prioriteedid ja nähakse ette meetmed üleeuroopalise transpordivõrgu rakendamiseks.

Artikkel 2
Kohaldamisala

1. Käesolevat määrust kohaldatakse üleeuroopalise transpordivõrgu suhtes, nagu see on kindlaks määratud I lisas esitatud kaartidel ja II lisas esitatud loeteludes. Üleeuroopaline transpordivõrk hõlmab transporditaristut, sealhulgas alternatiivkütuste kasutuselevõtuks vajalikku taristut, transpordi IKT-süsteeme ning meetmeid sellise taristu tõhusa haldamise ja kasutamise edendamiseks ning kestlike ja tõhusate transporditeenuste loomise ja toimimise võimaldamiseks.
2. Üleeuroopalise transpordivõrgu taristu koosneb raudtee-, sisevee-, mere-, maantee- ja lennutranspordi ning mitmeliigilise transpordi taristust, sealhulgas linnatranspordisõlmedes, nagu on sätestatud II, III ja IV peatüki asjaomastes jagudes.

Artikkel 3
Mõisted

Käesolevas määruses kasutatakse järgmisi mõisteid:

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

- 2) „naaberriik“ – kolmas riik, mis kuulub Euroopa naabruspoliitika, laienemispoliitika, Euroopa Majanduspiirkonna, Euroopa Vabakaubanduse Assotsiatsiooni või ühelt poolt Euroopa Liidu ja Euroopa Aatomienergiaühenduse ning teiselt poolt Suurbritannia ja Põhja-Iiri Ühendkuningriigi vahelise kaubandus- ja koostöölepingu²⁶ kohaldamisalasse;
- 3) „NUTSi piirkond“ – Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruses (EÜ) nr 1059/2003²⁷ kindlaks määratud ja kõnealuse määruse I lisas liigitatud piirkond;
- 4) „piiriülene lõik“ – lõik, mis tagab ühishuviprojekti jätkumise mõlemal pool piiri ning mis asub kahe liikmesriigi vahelisele või liikmesriigi ja naaberriigi vahelisele piirile lähimate linnatranspordisõlmede vahel;
- 5) „kitsaskoht“ – füüsiline, tehniline, funktsionaalne, käitamis- või haldustakistus, mis põhjustab süsteemi tõrke, sealhulgas süstemaatiline liiklusummik või -seisak, mõjutades pikamaa- või piiriüleste liiklusvoogude järjepidevust;
- 6) „linnatranspordisõlm“ – linnapiirkond, kus üleeuroopalise reisi- ja kaubatranspordivõrgu transporditaristu elemendid, nagu linnapiirkonnas ja selle ümbruses asuvad sadamad, sealhulgas reisiterminalid, lennujaamad, raudteejaamad, bussiterminalid ning mitmeliigilise kaubaveo terminalid, on ühendatud selle taristu muude elementidega ning piirkondliku ja kohaliku liikluse taristuga, sealhulgas aktiivsete liikumisviiside taristuga;

²⁶ ELT L 149, 30.4.2021, lk 10.

²⁷ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 26. mai 2003. aasta määrus (EÜ) nr 1059/2003, millega kehtestatakse ühine statistiliste territoriaalüksuste liigitus (NUTS) (ELT L 154, 21.6.2003, lk 1).

- 7) „isoleeritud võrk“ – liikmesriigi raudteevõrk või selle osa, mille rööpmelaius erineb Euroopa standardsest nominaalsest rööpmelaiusest (1 435 mm);
- 8) „mitmeliigiline transport“ – reisijate- ja/või kaubavedu, milleks kasutatakse vähemalt kahte transpordiliiki;
- 9) „digitaalne mitmeliigilise liikuvuse teenus“ – digitaalne mitmeliigilise liikuvuse teenus, nagu on määratletud Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2010/40/EL²⁸ artikli 4 punktis 24;
- 10) „koostalitlusvõime“ – taristu, sealhulgas transpordiliigi või -segmendi ja erinevate transpordiliikide vahelise digitaalse taristu võime, sealhulgas võttes arvesse kõiki regulatiivsed, tehnilisi, halduslaseid ja käitamistingimusi, võimaldada ohutuid ja katkematuid liiklus- ja teabevooge, millega saavutatakse selle taristuliigi või -segmendi nõutav toimimistase;
- 11) „mitmeliigilise reisijateveo sõlmpunkt“ – vähemalt kahe reisijateveoks kasutatava transpordiliigi vaheline ühenduspunkt, kus on tagatud reisiteave, juurdepääs ühistranspordile ja võimalused vahetada transpordiliiki, näiteks süsteemi „Pargi ja sõida“ jaamad, ning mis toimib ühenduslülina linnatranspordisõlmede sees ja vahel ning linnatranspordisõlmede ja pikemaid vahemaid hõlmavate transpordivõrkude vahel;

²⁸ 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).

- 12) „mitmeliigilise kaubaveo terminal“ – rajatis, mis on ette nähtud kauba ümberlaadimiseks vähemalt kahe transpordiliigi vahel või kahe eri raudteesüsteemi vahel ning kauba ajutiseks ladustamiseks, näiteks sisevee- või meresadamates, siseveeteedel ja lennujaamades asuvad terminalid ning raudtee-/maanteeterminid ;
- 13) „säästva linnalise liikumiskeskonna kava“ – strateegilise liikuvuse planeerimise dokument, mille eesmärk on parandada kestlikul viisil inimeste, ettevõtete ja kaupade juurdepääsu funktsionaalsele linnapiirkonnale ning liikuvust selles, sealhulgas asjaomases linnapiirkonnas või selle läheduses asuvate pendelrändetsoonide puhul, pidades eelkõige silmas paremat elukvaliteeti;
- 14) „aktiivne liikumisviis“ – inimese kehalisel aktiivsusel tuginev inimese või kauba vedu mootorita vahendi abil, sealhulgas Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL) nr 168/2013²⁹ artikli 2 lõike 2 punktis h osutatud elekterkäitusega mootoriga sõidukid;

²⁹ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 15. jaanuari 2013. aasta määrus (EL) nr 168/2013 kahe-, kolme- ja neljarattaliste sõidukite kinnituse ja turujärelevalve kohta (ELT L 60, 2.3.2013, lk 52).

- 15) „transpordi IKT-süsteemid“ – info- ja kommunikatsioonitehnoloogia süsteemid ja rakendused, mis kasutavad info-, side-, navigatsiooni- või positsioneerimis- / asukoha määramise tehnoloogiat, sealhulgas kosmosepõhised tehnoloogiad, ning võimaldavad töödelda, säilitada ja vahetada üleeuroopalise transpordivõrgu taristu, liikuvuse ja liikluse tõhusaks haldamiseks vajalikke andmeid ja teavet, edastada asjakohast teavet ametiasutustele ning pakkuda kodanikele, kaubasaatjatele ja käitajatele teenuseid, mis loovad lisaväärtust, sealhulgas võrgu vastupidava, ohutu, turvalise, keskkonnahoidliku ja läbilaskevõime seisukohast tõhusa kasutamise süsteemid. Need hõlmavad punktides 16–22 osutatud süsteeme, tehnoloogilisi lahendusi ja teenuseid ning võivad hõlmata ka sõidukil olevaid seadmeid koos vastavate taristu- või digikomponentidega;
- 16) „intelligentsed transpordisüsteemid“ või „ITSid“ – intelligentsed transpordisüsteemid, nagu on määratletud direktiivi 2010/40/EL artikli 4 punktis 1;
- 17) „laevaliikluse seire- ja teabesüsteem“ või „VTMIS“ – Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiviga 2002/59/EÜ³⁰ loodud laevaliikluse seire- ja teabesüsteem;

³⁰ 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).

- 18) „jõeteabeteenused“ või „RISid“ – jõeteabeteenused, nagu on määratletud Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2005/44/EÜ³¹ artikli 3 punktis a;
- 19) „Euroopa merenduse ühtsete kontaktpunktide keskkond“ või „EMSWe“ – Euroopa merenduse ühtsete kontaktpunktide keskkond, nagu on määratletud Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL) 2019/1239³² artikli 2 punktis 1;
- 20) „lennuliikluse korraldamise / aeronavigatsiooniteenuste süsteem“ või „ATM/ANS-süsteem“ – ATM/ANS-süsteem, nagu on määratletud Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL) 2018/1139³³ artikli 3 punktis 7;

³¹ 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).

³² Euroopa Parlamendi ja nõukogu 20. juuni 2019. aasta määrus (EL) 2019/1239, millega luuakse Euroopa merenduse ühtsete kontaktpunktide keskkond ja tunnistatakse kehtetuks direktiiv 2010/65/EL (ELT L 198, 25.7.2019, lk 64).

³³ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 4. juuli 2018. aasta määrus (EL) 2018/1139, mis käsitleb tsiviillennunduse valdkonna ühisnorme ja millega luuakse Euroopa Liidu Lennundusohutusamet ning millega muudetakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusi (EÜ) nr 2111/2005, (EÜ) nr 1008/2008, (EL) nr 996/2010, (EL) nr 376/2014 ja Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiive 2014/30/EL ning 2014/53/EL ning tunnistatakse kehtetuks Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrused (EÜ) nr 552/2004 ja (EÜ) nr 216/2008 ning nõukogu määrus (EMÜ) nr 3922/91 (ELT L 212, 22.8.2018, lk 1).

- 21) „Euroopa raudteeliikluse juhtimissüsteem“ või „ERTMS“ – Euroopa raudteeliikluse juhtimissüsteem (ERTMS), nagu on määratletud komisjoni rakendusmääruse (EL) 2023/1695³⁴ I lisa punktis 2.2, kusjuures rakendustähtaegadega seoses viitab termin A-klassi rongiturvangusüsteemile ja mis tahes A-klassi raadiosüsteemile, millele on osutatud kõnealuses määruses;
- 22) „raadiopõhine ERTMS“ – 2. rakendusastme Euroopa rongijuhtimissüsteem (ETCS), mis ei vaja raudteeäärseid signaale ning kasutab rööbastee ja rongi vahel toimuva ohutusega seotud ja mitteseotud andmevahetuse jaoks A-klassi raadiosüsteemi vastavalt komisjoni rakendusmäärusele (EL) 2023/1695;
- 23) „B-klassi süsteemid“ – B-klassi süsteemid, nagu on määratletud komisjoni rakendusmääruse (EL) 2023/1695 II lisa punktis 3;
- 24) „meresadam“ – meresadam, nagu on määratletud Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL) 2017/352³⁵ artikli 2 punktis 16;

³⁴ Komisjoni 10. augusti 2023. aasta rakendusmäärus (EL) 2023/1695, milles käsitletakse Euroopa Liidu raudteesüsteemi kontrolli ja signaalimise allsüsteemide koostalitluse tehnilist kirjeldust ning millega tunnistatakse kehtetuks määrus (EL) 2016/919 (ELT L 222, 8.9.2023, lk 380).

³⁵ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 15. veebruari 2017. aasta määrus (EL) 2017/352, millega luuakse sadamateenuse osutamise raamistik ja sadamate finantslääbipaistvuse ühised normid (ELT L 057, 3.3.2017, lk 1).

- 25) „lähimerevedu“ – lasti ja reisijate meritsi vedu ühe või mitme liikmesriigi geograafilistes vetes asuvate sadamate vahel või liikmesriigi vetes asuva sadama ja kolmandast riigist sellise naaberriigi vetes asuva sadama vahel, kellel on rannikuala ühe või mitme liikmesriigi vetega külgneva mere ääres;
- 26) „elektrooniline kaubaveoteave“ või „eFTI“ – elektrooniline kaubaveoteave, nagu on määratletud Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL) 2020/1056³⁶ artikli 3 punktis 4;
- 27) „ühtne Euroopa taevas“ – Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrustega (EÜ) nr 549/2004,³⁷ (EÜ) nr 550/2004,³⁸ (EÜ) nr 551/2004³⁹ ja (EL) 2018/1139 kehtestatud süsteemid, mille eesmärk on tugevdada lennuliikluse ohutusstandardeid, aidata kaasa lennutranspordisüsteemi kestlikule arengule ning parandada lennuliikluse korraldamise ja aeronavigatsiooniteenuste üldist tulemuslikkust üldises lennuliikluses Euroopas;
- 28) „vertiport“ – ala, mida kasutatakse vertikaalselt startivate ja maanduvate õhusõidukite maandumiseks ja õhkutõusmiseks;

³⁶ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 15. juuli 2020. aasta määrus (EL) 2020/1056 elektroonilise kaubaveoteabe kohta (ELT L 249, 31.7.2020, lk 33).

³⁷ 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).

³⁸ 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).

³⁹ 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).

- 29) „õhusõiduki lennujaama väravaga ühendatud seisuplats“ – lennujaama perrooni kindlaksmääratud alal asuv seisupaik, mis on varustatud sildtrapiga;
- 30) „õhusõiduki terminalist eemal asuv seisuplats“ – lennujaama perrooni kindlaksmääratud alal asuv seisuplats, mis ei ole varustatud sildtrapiga;
- 31) „SESARi projekt“ – Euroopa lennuliikluse korraldamise ajakohastamise projekt, mille eesmärk on tagada liidule kõrgjõudlusega, standarditud ja koostalitlusvõimeline lennuliikluse korraldamise taristu ning mis koosneb innovatsioonitsüklist, mis hõlmab SESARi määratlemisetappi, SESARi arendusetappi ja SESARi kasutuselevõuetappi;
- 32) „kosmodroom“ – kosmosesõidukite katsetamiseks ja startimiseks ette nähtud rajatis;
- 33) „Euroopa raudteeprojekt“ – nõukogu määrusega (EL) 2021/2085⁴⁰ loodud Euroopa raudtee ühisettevõtte või selle eelkäija, ühisettevõtte Shift2Rail projekt;
- 34) „Euroopa lennuliikluse korraldamise üldkava“ – kava, mis on heaks kiidetud nõukogu otsusega 2009/320/EÜ,⁴¹ mida on hiljem muudetud;

⁴⁰ Nõukogu määrus (EL) 2021/2085, 19. november 2021, millega luuakse ühisettevõtted programmi „Euroopa horisont“ raames ning tunnistatakse kehtetuks määrused (EÜ) nr 219/2007, (EL) nr 557/2014, (EL) nr 558/2014, (EL) nr 559/2014, (EL) nr 560/2014, (EL) nr 561/2014 ja (EL) nr 642/2014 (ELT L 427, 30.11.2021, lk 17).

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

- 35) „raudtee-kaubaveo haldusstruktuurid“ – määruse (EL) nr 913/2010 artiklis 8 osutatud haldusorganid;
- 36) „hooldus“ – tööd, mida tehakse olemasoleva taristu seisukorra ja suutlikkuse säilitamiseks selliselt, et taristu puhul on tagatud liiklusvoole vastav teenuse tase ja kõrge ohutustase selle kasutusea jooksul;
- 37) „sotsiaal-majanduslik kulude-tulude analüüs“ – projekti väärtuse kvantitatiivne eelhindamine tunnustatud metoodika alusel, mille käigus võetakse arvesse kõiki asjakohaseid sotsiaalseid, majanduslikke, tervisealaseid ning kliima- ja keskkonnatulusid ja -kulusid. Kliima- ja keskkonnavalaste kulude ja tulude analüüs põhineb direktiivi 2011/92/EL kohaselt tehtaval keskkonnamõju hindamisel;
- 38) „alternatiivkütused“ – alternatiivkütused, nagu on määratletud määruse (EL) 2023/1804 artikli 2 punktis 4;
- 39) „ohutu ja turvaline parkimisala“ – reisijate- või kaubaveoga tegelevatele sõidukijuhtidele juurdepääsetav parkimisala, mis vastab Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EÜ) nr 561/2006⁴² artikli 8a lõikes 1 loetletud nõuetele ning mis on sertifitseeritud vastavalt liidu standarditele ja menetlustele, millele on osutatud kõnealuse määruse artikli 8a lõikes 2;

⁴² Euroopa Parlamendi ja nõukogu 15. märtsi 2006. aasta määrus (EÜ) nr 561/2006, mis käsitleb teatavate autovedusid käsitlevate sotsiaalõigusnormide ühtlustamist ja millega muudetakse nõukogu määrusi (EMÜ) nr 3821/85 ja (EÜ) nr 2135/98 ning tunnistatakse kehtetuks nõukogu määrus (EMÜ) nr 3820/85 (ELT L 102, 11.4.2006, lk 1).

- 40) „liikumisel kaalumise süsteem“ – maanteetaristule paigaldatud automaatne süsteem, mille eesmärk on teha kindlaks liikuvad sõidukid või liidendsõidukid, mille puhul on tõenäoliselt ületatud Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivis 96/53/EÜ⁴³ sätestatud asjakohaseid massipiiranguid;
- 41) „projektiloa andmise otsus“ – otsus või otsuste kogum, sealhulgas laadilt halduslikud, mille liikmesriigi asutus või asutused, välja arvatud halduskaebusi menetlevad asutused ja kohtud, on vastu võtnud samal ajal või üksteise järel liikmesriigi õigussüsteemi ja haldusõiguse kohaselt ning millega määratakse kindlaks, kas projektiarendajal on õigus projekti asjaomases geograafilises piirkonnas põhivõrgus, laiendatud põhivõrgus või üldvõrgus ellu viia, piiramata mis tahes otsuse tegemist vaide- või kohtumenetluse raames.

Artikkel 4

Üleeuroopalise transpordivõrgu eesmärgid

1. Üleeuroopalise transpordivõrgu arendamise üldeesmärk on luua kogu liitu hõlmav ühtne kõrge kvaliteediga mitmeliigiline transpordivõrk.

⁴³ Nõukogu 25. juuli 1996. aasta direktiiv 96/53/EÜ, millega kehtestatakse teatavatele ühenduses liikuvatele maantee sõidukitele siseriiklikus ja rahvusvahelises liikluses lubatud maksimaalmõõtmed ning rahvusvahelises liikluses lubatud täismass (EÜT L 235, 17.9.1996, lk 59).

2. Üleeuroopaline transpordivõrk tugevdab liidu sotsiaalset, majanduslikku ja territoriaalset ühtekuuluvust ning aitab luua Euroopa ühtset transpordipiirkonda, mis on kestlik, ohutu, tõhus ja vastupidav, toob suuremat kasu selle kasutajatele ja toetab kaasavat majanduskasvu. Üleeuroopaline transpordivõrk peab pakkuma Euroopa lisaväärtust, toetades järgmisse nelja valdkonda kuuluvaid eesmärke:

a) kestlikkus, mida aitab saavutada:

- i) heiteta ja vähese heitega liikuvuse edendamine kooskõlas asjakohaste liidu CO₂ heite vähendamise eesmärkidega;
- ii) kestlikumate transpordiliikide suurema kasutamise võimaldamine, eelkõige arendades edasi koostalitlusvõimelist pikamaaraudtee-reisijateveovõrku, sealhulgas pikamaa kiirraudtee-reisijateveovõrku, ja koostalitlusvõimelist raudtee-kaubaveovõrku ning usaldusväärset siseveeteede ja lähimereveomarsruutide võrku reisijate- ja kaubaveoks kogu liidus;
- iii) parem keskkonnakaitse;
- iv) negatiivsete, sealhulgas keskkonna, kliima, tervise, ummikute ja õnnetustega seotud välismõjude vähendamine, näiteks ökostiimulite kavade abil, või
- v) suurem energiajulgeolek;

- b) ühtekuuluvus, mida aitab saavutada:
- i) juurdepääsetavus ja ühenduvus kõigi liidu piirkondade puhul, pöörates erilist tähelepanu äärepoolseimatele piirkondadele ning muudele kaugetele, saare-, perifeersetele ja mägipiirkondadele ning hõredalt asustatud piirkondadele;
 - ii) piirkondade ja liikmesriikide vahel taristu kvaliteedi erinevuste vähendamine ja kõigi transpordiliikide digisüsteemide koostalitlusvõime edendamine ühes võrgu piisava läbilaskevõimega;
 - iii) nii reisijate- kui ka kaubaveo puhul pikamaaliikluse ning piirkondliku ja kohaliku liikluse jaoks kasutatava transporditaristu tõhus koordineerimine ja ühendamine, et hõlbustada transporditeenuseid, sealhulgas linnatranspordisõlmedes, või
 - iv) transporditaristu, mille puhul võetakse arvesse liidu eri osade konkreetset olukorda ja mis hõlmab tasakaalustatult kõiki Euroopa piirkondi;
- c) tõhusus, mida aitab saavutada:
- i) taristu kitsaskohtade kõrvaldamine ja puuduvate ühenduste rajamine nii transporditaristute piires kui ka nendevahelistes ühenduspunktides, liikmesriikide territooriumidel ja nende vahel, eelkõige piiriülestel lõikudel, ja asjakohastel juhtudel üleeuroopalise transpordivõrguga ühenduse loomine kolmandates riikides;

- ii) koostalitlusvõimega seotud kitsaskohtade, sealhulgas digitaliseerimise puudujääkide kõrvaldamine;
 - iii) riiklike, piirkondlike ja kohalike transpordivõrkude koostalitlusvõime;
 - iv) kõigi transpordiliikide, sealhulgas linnatranspordisõlmede optimaalne integreerimine ja ühendamine;
 - v) majanduslikult tõhusa ja kvaliteetse transpordi edendamine, mis aitab suurendada majanduskasvu ja konkurentsivõimet;
 - vi) uue ja olemasoleva taristu tõhusam kasutamine, näiteks raudteesektoris;
 - vii) kulutõhus koostalitlusvõimeliste uuenduslike tehnoloogia- ja tegevuskontseptsioonide ning digisüsteemide rakendamine; või
 - viii) piiriüleste projektidega seotud taristutööde parem koordineerimine liikmesriikide vahel;
- d) kasutajate saadava kasu suurendamine, mida aitab saavutada:
- i) kasutajatele juurdepääsu tagamine ning nende liikuvus- ja transpordivajaduste täitmine, võttes eelkõige arvesse haavatavas olukorras olevate inimeste, sealhulgas puudega või piiratud liikumisvõimega inimeste ning äärealadel, sealhulgas äärepoolseimates piirkondades ja muudes äärepoolsetes, maa-, saare-, perifeersetes ja mägipiirkondades ning hõredalt asutatud piirkondades elavate inimeste vajadusi;

- ii) nii reisijate- kui ka kaubaveo puhul ohutute, turvaliste ja kõrgete kvaliteedistandardite, sealhulgas kõigile kasutajatele teenuste kvaliteedi tagamine;
- iii) juurdepääsetavate ja taskukohaste transporditeenuste kvaliteedi, tõhususe ja kestlikkuse toetamine;
- iv) sellise liikuvuse toetamine, mille puhul arvestatakse muutuva kliimaga ning mis on vastupidav looduslikele ohtudele ja inimtegevusest tingitud katastroofidele ning hõlbustab hädaabi- ja päästeteenuste tõhusat ja kiiret osutamist, sealhulgas puudega või piiratud liikumisvõimega inimeste puhul;
- v) taristu vastupidavuse tagamine, eelkõige piiriülestel lõikudel;
- vi) võrgus esinevate häiringute korral alternatiivsete transpordilahenduste, sealhulgas muude transpordiliikide pakkumine;
- vii) aktiivsete liikumisviiside toetamine, täiustades vastava taristu juurdepääsetavust ja kvaliteeti, parandades seeläbi taristu aktiivsete kasutajate ohutust ja tervist ning edendades selliste liikumisviiside keskkonnaalast kasu;
- viii) sujuva liikuvuse toetamine liidus, või
- ix) piisava hoolduse tagamine eesmärgiga pakkuda olemasoleva taristu puhul selle kasutusea jooksul liiklusvoole vastavat teenustaset ja kõrget ohutustaset.

Artikkel 5

Ressursitõhus ja vastupidav võrk ja keskkonnakaitse

1. Üleeuroopalist transpordivõrku kavandatakse, arendatakse ja käitatakse ressursitõhusal viisil järgmiste meetmete kaudu, kooskõlas kohaldatavate liidu ja liikmesriikide keskkonnanõuetega:
 - a) arendades uut taristut ning parandades ja hooldades olemasolevat transporditaristut, eelkõige võttes taristu ehitamise või parandamise kavandamisel arvesse hooldamist taristu kogu kasutusea vältel ja hoides taristut töökorras;
 - b) optimeerides taristute integreerimist ja omavahel ühendamist;
 - c) võttes kasutusele alternatiivkütuste laadimis- ja tankimistaristu, aidates seeläbi kaasa CO₂ heite vähendamise tehnoloogiate kasutuselevõttule;
 - d) võttes kasutusele transpordivaldkonna uued tehnoloogilised lahendused ja transpordi IKT-süsteemid, et säilitada või parandada taristu toimimist, kui selline kasutuselevõtt on majanduslikult põhjendatud või vajalik ohutuse ja turvalisuse parandamiseks;
 - e) optimeerides taristu kasutamist, eelkõige läbilaskevõime ja liikluse tõhusa korraldamise kaudu, mitmeliigilise transpordi edendamise kaudu ning ülemineku kaudu kestlikumatele liikuvusmudelitele, hõlmates kestlike, atraktiivsete ja tõhusate mitmeliigilise transpordi teenuste arendamist;

- f) võttes arvesse ja optimeerides võimalikku koostoimet muude võrkudega, eelkõige üleeuroopaliste energia- või telekommunikatsioonivõrkudega, sealhulgas asjakohasel juhul kogu elektrivõrguga, tagamaks järjepidevuse laadimistaristu kavandamise ja vastava võrgu kavandamise vahel, samuti võttes arvesse võimalikku koostoimet taristu kahesuguse kasutusega, mida on kirjeldatud dokumendis „Sõjaväelise liikuvusega seotud sõjalised vajadused ELi piires ja väljaspool ELi“, mille nõukogu kiitis heaks 26. juunil 2023 ja 23. oktoobril 2023, ja võimalikes hiljem heaks kiidetud dokumentides, millega neid vajadusi käsitlevat dokumenti muudetakse, samuti koostoimet jalgrattasõidu taristuga, sealhulgas pikamaa jalgrattateedega;
- g) arendades keskkonnahoidlikku, kestlikku ja kliimamuutustele vastupidavat taristut, võttes seejuures arvesse aktiivseid liikumisviise, ja edendades uusi tehnoloogiaid, mille eesmärk on vähendada transporditaristu rajamisega kaasnevat CO₂ heidet, sealhulgas selliste ressursitõhusate ja kliimakindlate materjalide kasutamise kaudu, mis on loodud eesmärgiga vähendada nii palju kui võimalik negatiivset mõju võrgu ümbruses elavate kodanike tervisele, keskkonnale, sealhulgas õhu- ja mürasaaste mõju, ja ökosüsteemide seisundi halvenemisele; ning

h) võttes, eriti piiriüleste lõikude puhul piisavalt arvesse transpordivõrgu ning selle taristu ja teenuste vastupidavust muutuva kliima ja geopoliitilise konteksti, looduslike ohtude ja inimtegevusest tingitud katastroofide ning tahtlike ja tahtmatute häiringute suhtes, pidades silmas nende küsimuste lahendamist ning piisava reageerimise ja nendest häiringutest õigeaegse taastumise võimaldamist, samuti tarneahelate hõlbustamist.

2. Üleeuroopalise transpordivõrgu kavandamisel ja arendamisel võivad liikmesriigid kohandada lõikude üksikasjalikku teetrasside valikut, võttes arvesse liidu eri osade eripärasid, näiteks asjaomaste piirkondade topograafilisi omadusi ja keskkonnakaalutlusi, tagades samal ajal vastavuse käesolevale määrusele. Sellisel kohandamisel ei tohi minna kaugemale sellest, mis on lubatud asjaomase projekti loa andmise otsusega kooskõlas artikli 58 lõike 1 punktis g sätestatud nõudega.

3. Kavade ja projektide keskkonnamõju hinnatakse kooskõlas nõukogu direktiiviga 92/43/EMÜ⁴⁴, Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiividega 2000/60/EÜ,⁴⁵ 2001/42/EÜ,⁴⁶ 2002/49/EÜ,⁴⁷ 2009/147/EÜ⁴⁸ ning direktiiviga 2011/92/EL. Selliste ühishuviprojektide puhul, mille keskkonnamõju hindamise hankemenetlust ei ole alustatud enne ... [käesoleva määruse jõustumise kuupäev], tuleks hinnata ka olulise kahju ärahoidmise põhimõtte järgimist.

Artikkel 6

Üleeuroopalise transpordivõrgu järkjärguline arendamine

1. Ilma et see piiraks artikli 8 lõike 5 kohaldamist ja kui käesolevas määruuses ei ole sätestatud teisiti, arendatakse üleeuroopalist transpordivõrku järk-järgult kolmes etapis:
- a) põhivõrk valmib 31. detsembriks 2030,

⁴⁴ 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).

⁴⁵ 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).

⁴⁶ 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).

⁴⁷ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 25. juuni 2002. aasta direktiiv 2002/49/EÜ, mis on seotud keskkonnamõju hindamise ja kontrollimisega (EÜT L 189, 18.7.2002, lk 12).

⁴⁸ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 30. novembri 2009. aasta direktiiv 2009/147/EÜ loodusliku linnustiku kaitse kohta (ELT L 20, 26.1.2010, lk 7).

- b) laiendatud põhivõrk valmib 31. detsembriks 2040 ning
- c) üldvõrk valmib 31. detsembriks 2050.

Üleeuroopaline transpordivõrk arendatakse välja eelkõige rakendades selle võrgu jaoks ühtse ja läbipaistva metoodilise lähenemisviisi alusel struktuuri, mis hõlmab põhivõrku, laiendatud põhivõrku ja üldvõrku ning milles transpordi- ja linnatranspordisõlmed toimivad pikamaaliikluse ning piirkondlike ja kohalike transpordivõrkude mitmeliigilise transpordi ühenduspunktidenä.

- 2. Üldvõrk koosneb üleeuroopalise transpordivõrgu kõigist olemasolevatest ja planeeritavatest transporditaristutest ning hõlmab kõnealuste taristute tõhusat, sotsiaalselt ja ökoloogiliselt kestlikku kasutamist edendavaid meetmeid.
- 3. Põhivõrk ja laiendatud põhivõrk koosnevad üleeuroopalise transpordivõrgu nendest osadest, mida arendatakse esmajärjekorras ja mis teostatakse vastavalt lõikes 1 sätestatud tähtaegadele, et saavutada üleeuroopalise transpordivõrgu arendamise eesmärgid.

Artikkel 7
Euroopa transpordikoridorid

Euroopa transpordikoridorid koosnevad üleeuroopalise transpordivõrgu nendest põhivõrgu või laiendatud põhivõrgu osadest, mis on suurima strateegilise tähtsusega Euroopas kestliku ja mitmeliigilise kauba- ja reisijateveo voogude edendamiseks ning koostalitlusvõimelise kvaliteetse taristu ja tegevuse tulemuslikkuse arendamiseks.

Artikkel 8
Ühishuviprojektid

1. Ühishuviprojektid aitavad üleeuroopalise transpordivõrgu arendamisele kaasa uue transporditaristu rajamise, olemasoleva transporditaristu ajakohastamise või võrgu ressursitõhusat kasutamist edendavate meetmete kaudu.
2. Ühishuviprojektid:
 - a) pakuvad Euroopa lisaväärtust, aidates saavutada eesmäärke, mis kuuluvad artikli 4 lõikes 2 sätestatud neljast valdkonnast vähemalt kahte; ning

- b) on sotsiaal-majandusliku kulude-tulude analüüsi alusel majanduslikult elujõulised või annavad hõredalt asustatud piirkondade puhul või taristu kahesuguse kasutuse jaoks oluliste projektide puhul sotsiaal-majandusliku kulude-tulude analüüsi alusel positiivse panuse võrgu arendamisse.
3. Ühishuviprojekt hõlmab kogu projektitsükli, sealhulgas teostatavusuuringuid, loamenetlusi, ehitust, käitamist, hooldust ja hindamist.
4. Liikmesriigid võtavad kõik vajalikud meetmed tagamaks, et ühishuviprojektid viiakse ellu kooskõlas asjakohaste liidu ja riigisiseste õigusaktidega, eelkõige keskkonda, kliimakaitset, ohutust, turvalisust, konkurentsi, riigiabi, riigihankeid, rahvatervist ja juurdepääsetavust käsitleva liidu õigusega ning mittediskrimineerimist käsitlevate liidu ja riigisiseste õigusaktidega.
5. 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.
6. Komisjon võib soovitada, et liikmesriigid looksid ühtseid üksuseid ühist huvi pakkuvate piiriüleste taristuprojektide koordineerimiseks, ehitamiseks või haldamiseks, eelkõige suuremahuliste ja keerukate taristuprojektide puhul. Asjaomasel Euroopa koordinaatoril on sellise ühtse üksuse nõukogus või sarnases juhtorganis vaatleja staatus.

7. Liikmesriigid teevad kõik endast oleneva, et tagada ühishuviprojektide õigeaegne ja tõhus elluviimine.
8. Liikmesriigid rakendavad sotsiaal-majanduslikku kulude-tulude analüüsi tunnustatud ja ühtlustatud lähenemisviisi alusel, et võimaldada kõnealuste projektide läbipaistvat ja võrdlevat hindamist.

Artikkel 9

Koostöö kolmandate riikidega

1. Liit võib teha koostööd kolmandate riikidega, et ühendada üleeuroopaline transpordivõrk nende riikide taristuvõrkudega ühishuviprojektide kaudu, et edendada asjakohastel juhtudel kestlikku majanduskasvu ja konkurentsivõimet ning eelkõige:
 - a) edendada üleeuroopalise transpordivõrgu poliitika laiendamist kolmandatesse riikidesse koos muude sellega seotud liidu poliitikameetmetega, eelkõige keskkonna- ja kliimakaitse valdkonnas;
 - b) tagada üleeuroopalise transpordivõrgu ja kolmandate riikide transpordivõrkude vaheline ühendus piiripunktides, sealhulgas Euroopa transpordikoridori kuuluva kolmanda riigi territooriumil, et kindlustada sujuvad liiklusvood, piirikontroll, piirivalve ja muud piirikontrollimenetlused;

- c) tagada kolmandate riikide territooriumil ühendus üleeuroopalise transpordivõrgu ja nende kolmandate riikide transpordivõrkude vahel, eelkõige hõlbustamaks raudteetransporti kolmandate riikidega, kui see on asjakohane ja sobilik;
- d) ehitada välja kolmandate riikide transporditaristu, mis on ühenduslüliks liidu üleeuroopalise transpordivõrgu osade vahel;
- e) edendada üleeuroopalise transpordivõrgu ja kolmandate riikide võrkude koostalitlusvõimet;
- f) hõlbustada meretransporti ja edendada lähimereveomarsruute liidu ja kolmandate riikide vahel, tingimusel et need ei suurenda kasvuhoonegaaside heite ülekandumist;
- g) hõlbustada siseveetransporti liidu ja kolmandate riikide vahel;
- h) hõlbustada lennutransporti liidu ja kolmandate riikide vahel, et edendada tõhusat ja kestlikku majanduskasvu ja konkurentsivõimet, sealhulgas ühtse Euroopa taeva laiendamist ja lennuliikluse korraldamise alase koostöö parandamist;
- i) ühendada ja rakendada nendes kolmandates riikides transpordi IKT-süsteeme; ning
- j) edendada transpordi CO₂ heite vähendamist, eelkõige alternatiivkütuste taristu kasutuselevõtu kaudu kolmandates riikides, et luua üleeuroopalise transpordivõrguga ühendatud järjepidev võrk.

2. IV lisas on esitatud üleeuroopalise transpordivõrgu konkreetsetesse naaberriikidesse pikendamise indikatiivsed kaardid, millel on asjakohastel juhtudel eristatud põhivõrku ja üldvõrku käesoleva määruse kriteeriumide kohaselt.
3. Käesolev artikkel ei osuta õigusele saada liidult rahalist toetust kolmandates riikides elluviidavate projektide jaoks muude liidu õigusaktide alusel.

II peatükk

Üldsätted

Artikkel 10

Põhivõrku, laiendatud põhivõrku ja üldvõrku käsitlevad üldsätted

1. Põhivõrk, laiendatud põhivõrk ja üldvõrk:
 - a) vastavad I lisas esitatud kaartidele ja II lisas esitatud loeteludele;
 - b) on täiendavalt täpsustatud taristukomponentide kirjelduses;

c) vastavad transporditaristule esitatavatele nõuetele, mis on sätestatud käesolevas peatükis ning III ja IV peatükis, ning

d) on ühishuviprojektide kindlaksmääramise aluseks.

2. Põhivõrk ja laiendatud põhivõrk koosnevad üleeuroopalise transpordivõrgu nendest osadest, mis arendatakse üleeuroopalise transpordivõrgu poliitika eesmärkide saavutamiseks välja esmajärjekorras.

Määruses (EL) 2021/1153 sisalduvaid viiteid põhivõrgule käsitatakse viidetena, mis hõlmavad ka laiendatud põhivõrku käesoleva määruse tähenduses.

Määruses (EL) 2023/1804 sisalduvaid viiteid põhivõrgule käsitatakse viidetena põhivõrgule käesoleva määruse tähenduses.

Määruses (EL) 2023/1804 sisalduvaid viiteid üldvõrgule käsitatakse viidetena laiendatud põhivõrgule ja üldvõrgule käesoleva määruse tähenduses.

3. Võrgu transpordisõlmed on sätestatud II lisas ning hõlmavad linnatranspordisõlmi ja transpordisõlmi (lennujaamad, meresadamad, siseveesadamad, raudtee-/maanteeterminalid ning siseveetee ääres asuvad terminalid).

4. Liikmesriigid võtavad asjakohaseid meetmeid põhivõrgu, laiendatud põhivõrgu ja üldvõrgu suhtes, mis tuleb käesoleva määruse täitmiseks välja arendada artikli 6 lõikes 1 sätestatud tähtaegadeks, kui käesolevas määruses ei ole sätestatud teisiti.

Artikkel 11

Euroopa transpordikoridore käsitlevad üldsätted

1. III lisas esitatud kaartidel täpsustatud üheksa Euroopa transpordikoridori on nimeliselt järgmised:
- a) Atlandi ookeani piirkond;
 - b) Läänemeri – Must meri – Egeuse meri;
 - c) Läänemeri – Aadria meri;
 - d) Vahemere piirkond;
 - e) Põhjameri – Reini jõgi – Vahemere piirkond;
 - f) Põhjameri–Läänemeri;

- g) Reini jõgi – Doonau jõgi;
- h) Skandinaavia –Vahemere piirkond;
- i) Lääne-Balkan – Vahemere piirkonna idaosa.

2. Liikmesriigid võtavad asjakohaseid meetmeid Euroopa transpordikoridoride suhtes, mis tuleb käesoleva määruse täitmiseks välja arendada põhivõrgu osaks oleva liikmesriikide taristu puhul 31. detsembriks 2030 ja laiendatud põhivõrgu osaks oleva liikmesriikide taristu puhul 31. detsembriks 2040, kui käesolevas määruses ei ole sätestatud teisiti.
3. Tingimusel, et asjaomane liikmesriik ELi toimimise lepingu artikli 172 teise lõigu kohaselt selle heaks kiidab, on komisjonil õigus võtta kooskõlas käesoleva määruse artikliga 62 vastu delegeeritud õigusakte, et muuta käesoleva määruse artiklis 7 sätestatu piires käesoleva määruse III lisas esitatud Euroopa transpordikoridoride teetrasside valikut, et võtta arvesse peamiste kaubavoogude ja liikluse arengut või olulisi muutusi võrgus. Naaberriikide territooriumi osi mõjutavate koridoride teetrasside valiku muudatuste puhul põhinevad sellised delegeeritud õigusaktid liidu ja asjaomaste naaberriikide vahelistel kõrgetasemelistel transporditaristuvõrke käsitlevatel kokkulepetel.

Artikkel 12

Üldised prioriteedid seoses põhivõrgu, laiendatud põhivõrgu ja üldvõrguga

1. Põhivõrgu, laiendatud põhivõrgu ja üldvõrgu arendamisel seatakse üldiseks prioriteediks meetmed, mis on vajalikud selleks, et:
 - a) suurendada kauba- ja reisijateveo puhul kestlikuma transpordi osakaalu ja asjakohasel juhul võimekust, eelkõige eesmärgiga vähendada kasvuhoonegaaside heidet ja saastet ning suurendada transpordist saadavat ühiskondlikku ja majanduslikku kasu;
 - b) tagada juurdepääsetavus ja ühenduvus kõigi liidu piirkondade jaoks, võttes arvesse territoriaalset ja sotsiaalset ühtekuuluvust, ning arvestada äärepoolseimate piirkondade ning muude äärepoolsete, saare-, perifeersete ja mägipiirkondade ning hõredalt asustatud piirkondade eripäradega;
 - c) tagada transpordiliikide optimaalne integreerimine ja transpordiliikide vaheline koostalitlusvõime, sealhulgas aktiivsed liikumisviisid linnapiirkondades;
 - d) rajada puuduvad ühendused ja kõrvaldada kitsaskohad, eelkõige piiriülestes lõikudes;

- e) võtta kasutusele vajalik taristu, mis tagab tõrgeteta liikumise heiteta ja vähese heitega sõidukite ning laevade ja õhusõidukite jaoks, mis kasutavad kütuseid, mis aitavad kaasa transpordist tuleneva heite vähendamisele ja energiajulgeoleku suurendamisele;
- f) edendada taristu tõhusat, sujuvat ja kestlikku kasutamist ning vajaduse korral suurendada läbilaskevõimet;
- g) hoida olemasolevat taristut töökorras ja parandada või säilitada selle kvaliteeti, pidades silmas ohutust, turvalisust, transpordisüsteemi ja -toimingute tõhusust, kliimale ja õnnetustele vastupidavust, keskkonnatoimet ja liiklusvoogude järjepidevust;
- h) parandada teenuste kvaliteeti ja transporditöötajate sotsiaalseid tingimusi ning kõigi kasutajate, sealhulgas puudega või piiratud liikumisvõimega inimeste ja teiste haavatavas olukorras olevate inimeste juurdepääsu, ennetades ja vähendades transpordivaesust;
- i) parandada digitaliseerimist, võimaldada digitaalset nõuete täitmise tagamist kooskõlas liidu õigusega ja arendada automatiseerimist, eelkõige transpordi IKT-süsteemide rakendamise ja kasutuselevõtu kaudu, või
- j) kohandada vajaduse korral taristut kahesugusele kasutusele ja võtta arvesse teatavate liikmesriikide põhiseaduslikke nõudeid, et rahuldada nii tsiviil- kui ka kaitsevajadusi, pöörates erilist tähelepanu marsruutidele, mis on vajalikud sõjaliste jõudude lühikese etteteatamisajaga ja suurteks liikumisteks.

2. Lõikes 1 sätestatud meetmete täiendamiseks pööratakse erilist tähelepanu meetmetele, mis on vajalikud selleks, et:
- a) aidata leevendada linnapiirkondade ja asjakohasel juhul tihedalt asustatud tundlike alade kokkupuudet läbiva raudtee- ja maanteetranspordi negatiivse mõjuga;
 - b) optimeerida taristu kasutamist, eelkõige läbilaskevõime tõhusa haldamise, liikluskorralduse ja tegevuse suurema tulemuslikkuse kaudu;
 - c) aidata kaasa positiivsete tervise- ja keskkonnamõjude saavutamisele, edendades ratta- ja kõnniteetaristu arendamise kaudu aktiivsete liikumisviiside kasutamist;
 - d) tagada mittediskrimineeriv juurdepääs kõigile turuosalistele üleeuroopalise transpordivõrgu taristus, või
 - e) tagada kaubaveo puhul tõhus piiriületus, võttes arvesse ooteaegu.

Artikkel 13

Euroopa transpordikoridore üldised prioriteedid

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

- a) arendada tõhusat, sujuvat ja täielikult koostalitlusvõimelist raudtee-kaubaveovõrku kogu liidus;
- b) arendada koostalitlusvõimelist kõrgjõudlusega raudtee-reisijateveovõrku, sealhulgas, sealhulgas kiirraudtee-reisijateveovõrku, mis ühendab linnatranspordisõlmi kogu liidus;
- c) arendada tõhusat lennundus- ja siseveetranspordi taristut ning Euroopa mereruumi hästi integreeritud meretransporditaristut;
- d) arendada ohutut ja turvalist teedevõrku koos piisava alternatiivkütuste taristu ning ohutute ja turvaliste parkimisaladega;
- e) töötada välja mitmeliigilise ja koostalitlusvõimelise transpordi lahendusi;
- f) edendada mitmeliigilise transpordi integreerimist kogu logistikaahelas, tagades tõhusad ühenduspunktid transpordi- ja linnatranspordisõlmedes;
- g) võtta kasutusele vajalik taristu, mis tagab tõrgeteta liikumise heiteta ja vähese heitega sõidukite ning laevade ja õhusõidukite jaoks, mis kasutavad kütuseid, mis aitavad kaasa transpordist tuleneva heite vähendamisele ja energiajulgeoleku suurendamisele;

- h) võtta kasutusele transpordi IKT-süsteemid kõigi võrgus olevate transpordiliikide jaoks, kui see on asjakohane, et tagada taristu tõhus kasutamine ja võimaldada digitaalset teabevahetust, või
- i) parandada üleeuroopalise transpordivõrgu ja naaberriikide taristuvõrkude vahelisi ühendusi, kui see on asjakohane.

III peatükk

Erisätted

1. JAGU

RAUDTEETRANSPOORDITARISTU

Artikkel 14

Taristukomponendid

- 1. Raudteetransporditaristu koosneb eelkõige järgmisest:
 - a) raudteeliinid, sealhulgas:
 - i) rööbasteed;
 - ii) pöörangud;
 - iii) raudteeületuskohad;

- iv) haruteed;
 - v) tunnelid;
 - vi) sillad ning
 - vii) keskkonnale avalduvat mõju leevendav taristu;
- b) I lisa esitatud kaartidel kindlaksmääratud raudteeliinidel asuvad jaamad reisijate ümberistumiseks raudteetranspordi piires ning raudteetranspordi ja muude transpordiliikide vahel;
- c) I lisa esitatud kaartidel kindlaksmääratud raudteeliinidel asuvad teenindusrajatised, nagu on määratletud Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2012/34/EL⁴⁹ artikli 3 punktis 11 (välja arvatud reisisaamad), eelkõige sorteerimisjaamad, rongide koostamise rajatised, manööverdusrajatised, ladustused, hooldusrajatised, muud tehnilised rajatised, nagu puhastus- ja pesurajatised, hädaabi osutamise rajatised ja tankimisrajatised, samuti rööpmelaiuse automaatse vahetamise seadmed;
- d) raudtee juurdepääsuteede ühendused mitmeliigilise kaubaveo terminalidega, mis on raudteega ühendatud, sealhulgas raudtee juurdepääsuteed mitmeliigilise kaubaveo terminalideni sisevee- ja meresadamates ja lennujaamades, ning raudtee juurdepääsuteed sorteerimisjaamadeni, nagu on osutatud direktiivi 2012/34/EL II lisa punkti 2 alapunktis c;

⁴⁹ 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).

- e) raudteeäärsed juhtkaskude ja signaalimise seadmed;
 - f) raudteeäärne energiataristu;
 - g) alternatiivkütuste rajatistega seotud taristu;
 - h) seotud seadmed ning
 - i) transpordi IKT-süsteemid.
2. Raudteeliinidega seotud tehnilised seadmed võivad hõlmata elektrifitseerimissüsteeme, seadmeid reisijate rongi sisenemiseks ja rongist väljumiseks ning kauba peale- ja mahalaadimiseks jaamades ja terminalides, samuti uuenduslikke tehnoloogilisi lahendusi nende kasutuselevõttuetapis.

Artikkel 15

Üldvõrgu transporditaristu nõuded

1. Liikmesriigid tagavad, et üldvõrgu raudteetaristu vastab:
- a) direktiivile (EL) 2016/797 ja selle kohaselt vastu võetud rakendusaktidele üldvõrgu koostalitlusvõime saavutamiseks ning

- b) direktiivi (EL) 2016/797 artiklite 4 ja 5 kohaselt vastu võetud koostalitluse tehniliste kirjelduste (KTKd) nõuetele, ilma et see piiraks kõnealuse direktiivi artikli 7 lõikes 1 sätestatud erandite kohaldamist.
2. Liikmesriigid tagavad, et 31. detsembriks 2050 üldvõrgu raudteetaristu, välja arvatud artikli 14 lõike 1 punktis d osutatud ühendused:
- a) on täielikult elektrifitseeritud raudteeliinide osas ja elektrirongide käitamiseks vajalikul määral ka haruteede osas;
 - b) võimaldab ilma eriloata vähemalt 22,5-tonnist teljekoormust ning
 - c) võimaldab ilma eriloata käitada kaubaronge, mille pikkus on vähemalt 740 m (kaasa arvatud vedur või vedurid). See tingimus on täidetud, kui kahe- ja kolirajalise rööbastee liinidel saab raudteeveo-ettevõtja taotlusel päevas keskmiselt eraldada vähemalt ühe liini tunni ja suuna kohta kaubarongidele, mille pikkus on vähemalt 740 m.
3. Lõike 2 punktides b ja c sätestatud nõudeid kohaldatakse ainult nende üldvõrgu liinide suhtes, mis:
- a) ühendavad mitmeliigilise kaubaveoterminali või mere- või siseveesadama lähima ristumise kohaga kaubaveo põhivõrgu või laiendatud põhivõrguga;
 - b) kujutavad endast kaubaveo põhivõrgu või laiendatud põhivõrgu osaks oleva liini marsruudi muutmise liini või

- c) käitavad mõlemas suunas keskmiselt üle kümne kaubarongi päevas, tuginedes teatamisele eelnenud aasta andmetele.

Liikmesriigid teatavad hiljemalt ... [kolm aastat pärast käesoleva määruse jõustumise kuupäeva] komisjonile asjaomased liinid. Piiriüleste lõikude puhul esitatakse selline teade kokkuleppel teiste asjaomaste liikmesriikidega.

4. Liikmesriigid tagavad, et 31. detsembriks 2050 vastab üldvõrgu raudteetaristu artikli 14 lõike 1 punktis d osutatud ühenduste poolest ning olles ühendatud artikli 15 lõikes 3 osutatud kaubaveoks kasutatavate raudteeliinidega, käesoleva artikli lõike 2 punktides a, b ja c sätestatud nõuetele, välja arvatud juhul, kui komisjon on käesoleva artikli lõike 2 punktis c sätestatud nõuete osas teinud artikli 38 lõike 4 kohaselt erandi artikli 38 lõike 3 kohaldamisest.
5. Liikmesriigid tagavad, et üldvõrgu raudteetaristus uue liini ehitamise korral täidetakse lõike 2 punktis a sätestatud nõue 31. detsembriks 2040. Seda kohustust ei kohaldata projektide suhtes, mille keskkonnamõju hindamist on alustatud enne... [käesoleva määruse jõustumise kuupäev].
6. Lõigetes 2 ja 4 sätestatud nõudeid ei kohaldata isoleeritud võrkude suhtes.

7. Ilma et see piiraks lõike 6 kohaldamist, võtab komisjon liikmesriigi taotlusel nõuetekohaselt põhjendatud juhtudel vastu rakendusaktid, millega tehakse käesolevas artiklis osutatud nõuetest erandeid, mille aluseks on konkreetsed geograafilised või olulised füüsilised piirangud, sotsiaal-majandusliku kulude-tulude analüüsi negatiivne tulemus või oluline negatiivne mõju keskkonnale või elurikkusele. Iga selline taotlus peab olema piisavalt põhjendatud. Piiriüleste lõikude puhul kooskõlastatakse erandite tegemise taotlus naaberliikmesriigi või -liikmesriikidega. Naaberliikmesriigid võivad esitada erandit taotlevale liikmesriigile oma arvamuse. Asjaomane liikmesriik lisab naaberliikmesriikide arvamused oma taotlusele. Liikmesriik võib ühes taotluses paluda mitme erandi tegemist.

Komisjon hindab taotlust esitatud põhjenduste alusel ning võttes asjakohasel juhul arvesse selle olulist mõju raudteevõrgu koostalitlusvõimele ja katkematussele. Komisjon võtab nõuetekohaselt arvesse asjaomaste naaberliikmesriikide arvamusi.

Komisjon võib paluda liikmesriigilt lisateavet 30 kalendripäeva jooksul alates esimese lõigu kohase taotluse saamisest. Kui komisjon leiab, et esitatud teave ei ole piisav, võib ta paluda liikmesriigil täiendada seda lisateavet 30 kalendripäeva jooksul alates kõnealuse lisateabe saamisest.

Komisjon teeb otsuse taotletud erandi kohta kuue kuu jooksul esimese lõigu kohase taotluse saamisest või juhul, kui asjaomased liikmesriigid on esitanud kolmanda lõigu kohaselt lisateavet, nelja kuu jooksul vastava teabe saamisest, olenevalt sellest, kumb on hilisem. Kui komisjon ei ole sellise tähtaja jooksul sõnaselget otsust teinud, loetakse erand antuks.

Komisjon teavitab teisi liikmesriike käesoleva artikli kohaselt tehtud eranditest.

Artikkel 16

Põhivõrgu ja laiendatud põhivõrgu transporditaristu nõuded

1. Liikmesriigid tagavad, et põhivõrgu ja laiendatud põhivõrgu raudteetaristu vastab artikli 15 lõikele 1.
2. Liikmesriigid tagavad, et 31. detsembriks 2040 laiendatud põhivõrgu raudteetaristu, välja arvatud artikli 14 lõike 1 punktis d osutatud ühendused, kaubaveovõrgu osaks olevatel liinidel:
 - a) vastab artikli 15 lõike 2 punktides a ja b sätestatud nõuetele;

- b) võimaldab ilma eriloata käitada kaubaronge, mille pikkus on vähemalt 740 m (kaasa arvatud vedur või vedurid). See nõue on täidetud, kui on täidetud vähemalt järgmised tingimused:
- i) kui kaherajalise rööbasteegea liinidel saab raudteeveo-ettevõtja taotlusel eraldada päevas vähemalt ühe liini kahe tunni ja suuna kohta ning vähemalt 24 rongiliini päevas kaubarongidele, mille pikkus on vähemalt 740 m;
 - ii) kui üherajalise rööbasteegea liinidel saab raudteeveo-ettevõtja taotlusel eraldada päevas vähemalt ühe liini kolme tunni ja suuna kohta ning vähemalt 12 rongiliini päevas kaubarongidele, mille pikkus on vähemalt 740 m, ning
- c) raudteelõikude puhul, mis ühendavad kahe linnatranspordisõlme mitmeliigilise kaubaveo terminale või linnatranspordisõlme mitmeliigilist kaubaveo terminali ja piiripunkti, on laiendatud põhivõrgu kaubaliinidel iga raudteelõigu pikkusest üle 75 % kaubarongide kiiruseks ette nähtud vähemalt 100 km/h.
3. Liikmesriigid tagavad, et laiendatud põhivõrgu raudteetaristus uue liini ehitamise korral täidetakse artikli 15 lõike 2 punktis a sätestatud nõue 31. detsembriks 2030. Seda kohustust ei kohaldata projektide suhtes, mille keskkonnamõju hindamist on alustatud enne ... [käesoleva määruse jõustumise kuupäev].

4. Liikmesriigid tagavad, et 31. detsembriks 2040 laiendatud põhivõrgu raudteetaristu, välja arvatud artikli 14 lõike 1 punktis d osutatud ühendused, reisijateveovõrgu osaks olevatel liinidel:
- a) vastab laiendatud põhivõrgu reisijateveoliinide puhul artikli 15 lõike 2 punktis a sätestatud nõuetele ning
 - b) on raudteelõikude puhul, mis ühendavad kahe linnatranspordisõlme mitmeliigilise reisijateveo sõlmpunkte või linnatranspordisõlme mitmeliigilist reisijateveo sõlmpunkti ja piiripunkti, laiendatud põhivõrgu reisijateveoliinidel iga raudteelõigu pikkusest üle 75 % reisirongide kiiruseks ette nähtud vähemalt 160 km/h.
5. Liikmesriigid tagavad, et 31. detsembriks 2040 vastab laiendatud põhivõrgu raudteetaristu artikli 14 lõike 1 punktis d osutatud ühenduste poolest artikli 15 lõike 2 punktides a ja b ning käesoleva artikli lõike 2 punktis b sätestatud nõuetele, välja arvatud juhul, kui käesoleva artikli lõike 2 punktis b sätestatud nõuete osas on artikli 38 lõike 4 kohaselt tehtud erand artikli 38 lõike 3 kohaldamisest.
6. Liikmesriigid tagavad, et 31. detsembriks 2030 põhivõrgu raudteetaristu, välja arvatud artikli 14 lõike 1 punktis d osutatud ühendused:
- a) kaubaveovõrgu osaks olevatel liinidel: vastab käesoleva artikli lõike 2 punktides a, b ja c sätestatud nõuetele ning

b) reisijateveovõrgu osaks olevatel liinidel: vastab artikli 15 lõike 2 punktis a sätestatud nõuetele.

7. Liikmesriigid tagavad, et 31. detsembriks 2040 vastab reisijateveo põhivõrgu osaks olev raudteetaristu, välja arvatud artikli 14 lõike 1 punktis d osutatud ühendused, käesoleva artikli lõike 4 punktis b sätestatud nõudele.

8. Liikmesriigid tagavad, et 31. detsembriks 2040 võimaldavad põhivõrgu või laiendatud põhivõrgu raudteetaristusse kuuluvad kaubaveoliinid, sealhulgas artikli 14 lõike 1 punktis d osutatud ühendused, liikuda nende territooriumil Euroopa transpordikoridorides kaubarongidel, mis veavad kuni 4 m kõrguseid standardpoolhaagiseid laadimiskõrgusega vähemalt 27 cm üle rööbaste pealispinna.

See nõue loetakse täidetuks, kui iga liikmesriigi territooriumil asuva Euroopa transpordikoridori puhul on täidetud vähemalt järgmised tingimused:

a) vähemalt üks sellele nõudele vastav otseliin võimaldab rongide katkematut käitamist liikmesriigi territooriumil ja piiriülestel liinidel iga naaberliikmesriigiga;

- b) on olemas vähemalt üks sellele nõudele vastav otseliin vähemalt ühele raudtee-/maanteeterminalile või mitmeliigilise kaubaveo terminalile, mis asub liikmesriigi territooriumil asuvas meresadamas või sellise meresadama kõrval ning mis on osa Euroopa transpordikoridorist, ning
- c) on olemas vähemalt üks sellele nõudele vastav otseliin vähemalt ühe nimetatud lõpp-punkti jaoks, kui liikmesriigi territooriumil asub üks või mitu koridori lõpp-punkti.

Piiriüleste lõikude puhul määratakse asjaomased liinid kindlaks kokkuleppel asjaomaste naaberliikmesriikidega.

Liikmesriigid teatavad hiljemalt ... [kolm aastat pärast käesoleva määruse jõustumise kuupäeva] komisjonile asjaomased liinid.

- 9. Liikmesriigid tagavad, et 31. detsembriks 2030 vastab põhivõrgu raudteetaristu artikli 14 lõike 1 punktis d osutatud ühenduste poolest artikli 15 lõike 2 punktides a ja b ning käesoleva artikli lõike 2 punktis b sätestatud nõuetele, välja arvatud juhul, kui komisjon on käesoleva artikli lõike 2 punktis b sätestatud nõuete osas teinud artikli 38 lõike 4 kohaselt erandi artikli 38 lõike 3 kohaldamisest.

10. Lõigetes 2–9 sätestatud nõudeid ei kohaldata isoleeritud võrkude suhtes.
11. Ilma et see piiraks lõike 10 kohaldamist, võtab komisjon liikmesriigi taotlusel nõuetekohaselt põhjendatud juhtudel vastu rakendusaktid, millega tehakse käesolevas artiklis osutatud nõuetest erandeid, mille aluseks on konkreetsed geograafilised või olulised füüsilised piirangud, sotsiaal-majandusliku kulude-tulude analüüsi negatiivne tulemus või oluline negatiivne mõju keskkonnale või elurikkusele. Iga selline taotlus peab olema piisavalt põhjendatud. Piiriüleste lõikude puhul kooskõlastatakse erandite tegemise taotlus naaberliikmesriigi või -liikmesriikidega. Naaberliikmesriigid võivad esitada erandit taotlevale liikmesriigile oma arvamuse. Asjaomane liikmesriik lisab naaberliikmesriikide arvamused oma taotlusele. Liikmesriik võib ühes taotluses paluda mitme erandi tegemist.
- Komisjon hindab taotlust esitatud põhjenduste alusel ning võttes asjakohasel juhul arvesse selle olulist mõju raudteevõrgu koostalitlusvõimele ja katkematussele. Komisjon võtab nõuetekohaselt arvesse asjaomaste naaberliikmesriikide arvamusi.
- Lõikes 8 sätestatud poolhaagiste veoga seotud nõudest erandite tegemise taotluste hindamisel võtab komisjon eelkõige arvesse sotsiaal-majandusliku kulude-tulude analüüsi tulemusi ning teenuste võimalikku katkemist, mille on põhjustanud selle nõude täitmiseks vajalikud tööd.

Käesolevas artiklis sätestatud laiendatud põhivõrku käsitlevatest nõuetest erandite tegemise taotluste hindamisel võtab komisjon eelkõige arvesse kõiki olulisi investeeringuid, mida asjaomane liikmesriik on teinud paralleelsel liinil, mis asub uute raudteeliinide läheduses.

Komisjon võib paluda liikmesriigilt lisateavet 30 kalendripäeva jooksul alates esimese lõigu kohase taotluse saamisest. Kui komisjon leiab, et esitatud teave ei ole piisav, võib ta paluda liikmesriigil seda lisateavet täiendada 30 kalendripäeva jooksul alates kõnealuse lisateabe saamisest.

Komisjon teeb otsuse taotletud erandi kohta kuue kuu jooksul esimese lõigu kohase taotluse saamisest või juhul, kui asjaomased liikmesriigid on esitanud kolmanda lõigu kohaselt lisateavet, nelja kuu jooksul vastava teabe saamisest, olenevalt sellest, kumb on hilisem. Kui komisjon ei ole sellise tähtaja jooksul sõnaselget otsust teinud, loetakse erand antuks.

Komisjon teavitab teisi liikmesriike kõigist käesoleva artikli kohaselt tehtud eranditest.

Artikkel 17

Euroopa raudtee standardne nominaalne rööpmelaius

1. Liikmesriigid tagavad, et mis tahes uuel põhivõrgu ja laiendatud põhivõrgu raudteeliinil, sealhulgas artikli 14 lõike 1 punktis d osutatud ühendused, kasutatakse Euroopa standardset nominaalset rööpmelaiust 1 435 mm. See nõue loetakse täidetuks, kui 1 435 mm rööpmelaiusega rongid saavad taristus liikuda põhivõrgu puhul 31. detsembriks 2030 ja laiendatud põhivõrgu puhul 31. detsembriks 2040. Käesoleva artikli kohaldamisel tähendab uus raudteeliin mis tahes liini, mille ehitustööd ei ole ... [käesoleva määruse jõustumise kuupäevaks] alanud.
2. Erandina käesoleva artikli lõikest 1 koostavad liikmesriigid, kelle territooriumil ei ole ... [käesoleva määruse jõustumise kuupäev] kavas ühendada I lisa kohaselt ühtegi uut raudteeliini teise liikmesriigi maismaapiiriga, kava, milles määratakse kindlaks uus raudteeliin, mis ehitatakse kooskõlas Euroopa standardse nominaalse rööpmelaiusega 1 435 mm. Selles kavas võetakse arvesse mõju koostalitlusvõimele naaberliikmesriigi või -liikmesriikidega, sealhulgas eelkõige olemasolevate raudteeliinide võimalikku üleminekut Euroopa standardsele nominaalsele rööpmelaiusele 1 435 mm kooskõlas käesoleva artikli lõikega 3. Kava sisaldab sotsiaal-majanduslikku kulude-tulude analüüsi, milles vajaduse korral põhjendatakse liikmesriigi otsust mitte ehitada uut raudteetaristut Euroopa standardse nominaalse rööpmelaiusega 1 435 mm, ning hinnangut koostalitlusvõimele avalduva mõju kohta. Kava esitatakse komisjonile hiljemalt ... [kolm aastat pärast käesoleva määruse jõustumise kuupäeva].

3. Liikmesriigid, kellel on olemas Euroopa standardsest nominaalsest rööpmelaiusest 1 435 mm erineva rööpmelaiusega raudteevõrk või selle osa, viivad hiljemalt ... [kaks aastat pärast käesoleva määruse jõustumise kuupäeva] läbi Euroopa transpordikoridorides asuvate olemasolevate raudteeliinide hindamise, pidades silmas nende võimalikku üleminekut Euroopa standardsele nominaalsele rööpmelaiusele 1 435 mm. Piiriüleste lõikude puhul kooskõlastatakse hindamine naaberliikmesriigi või -liikmesriikidega. Hindamine hõlmab Euroopa standardsele nominaalsele rööpmelaiusele 1 435 mm võimaliku ülemineku sotsiaal-majanduslikku kulude-tulude analüüsi ja koostalitlusvõimele avalduva mõju hindamist.

Esimese lõigu kohase hindamise põhjal koostavad liikmesriigid asjakohasel juhul ühe aasta jooksul pärast hindamise lõppu Euroopa standardsele nominaalsele rööpmelaiusele 1 435 mm ülemineku kava, milles määratakse kindlaks Euroopa transpordikoridorides asuvad olemasolevad raudteeliinid, mis viiakse üle Euroopa standardsele nominaalsele rööpmelaiusele 1 435 mm, ning esitatakse kõnealuse ülemineku ajakava.

Esimest ja teist lõiku kohaldatakse mutatis mutandis raudteeliinide suhtes, mille ehitustööd on ... [käesoleva määruse jõustumise kuupäev] alanud.

4. Käesoleva artikli lõigetes 2 ja 3 osutatud kavadest tulenevad taristu ja investeeringute kavandamise prioriteedid lisatakse kooskõlas artikliga 54 Euroopa transpordikoridori Euroopa koordinaatori esimesse tööplaani, mille osaks on Euroopa standardsest nominaalsest rööpmelaiusest erineva rööpmelaiusega raudtee-kaubaveoliinid.
5. Liikmesriigi taotlusel võtab komisjon nõuetekohaselt põhjendatud juhtudel vastu rakendusaktid, millega tehakse põhivõrgu ja laiendatud põhivõrgu uute raudteeliinide või nende osade puhul lõikes 1 osutatud nõuetest ajutine erand, mille aluseks on sotsiaal-majandusliku kulude-tulude analüüsi negatiivne tulemus. Kõik eranditaotlused peavad põhinema piisavatel põhjendustel. Piiriüleste lõikude puhul kooskõlastatakse eranditaotlused naaberliikmesriigi või -liikmesriikidega. Naaberliikmesriigid võivad esitada erandit taotlevale liikmesriigile oma arvamuse. Asjaomane liikmesriik lisab naaberliikmesriikide arvamused oma taotlusele. Liikmesriik võib ühes taotluses paluda mitme erandi tegemist.

Komisjon hindab taotlust esitatud põhjenduste alusel ning võttes asjakohasel juhul arvesse selle olulist mõju raudteevõrgu koostalitlusvõimele ja katkematussele. Komisjon võtab nõuetekohaselt arvesse asjaomaste naaberliikmesriikide arvamusi.

Komisjon võib paluda liikmesriigilt lisateavet 30 kalendripäeva jooksul alates esimese lõigu kohase taotluse saamisest. Kui komisjon leiab, et esitatud teave ei ole piisav, võib ta paluda liikmesriigil seda lisateavet täiendada 30 kalendripäeva jooksul alates kõnealuse lisateabe saamisest.

Komisjon teeb otsuse taotletud erandi kohta kuue kuu jooksul esimese lõigu kohase taotluse saamisest või juhul, kui asjaomased liikmesriigid on esitanud kolmanda lõigu kohaselt lisateavet, nelja kuu jooksul vastava teabe saamisest, olenevalt sellest, kumb on hilisem. Otsuses märgitakse ajavahemik, mille jooksul erand kehtib.

Komisjon teavitab teisi liikmesriike kõigist käesoleva artikli kohaselt tehtud eranditest.

Artikkel 18
Euroopa raudteeliikluse juhtimissüsteem

1. Liikmesriigid tagavad järgmise:
 - a) laiendatud põhivõrgu raudteetaristu on 31. detsembriks 2040 ja üldvõrgu raudteetaristu 31. detsembriks 2050 varustatud ERTMSiga, välja arvatud artikli 14 lõike 1 punktis d osutatud ühendused, tagades samal ajal ERTMSi sünkroniseeritud ja ühtlustatud kasutuselevõtu raudteeäärsetes süsteemides ja rongidel, ning
 - b) artikli 14 lõike 1 punktis d osutatud ühendustel võetakse ERTMS laiendatud põhivõrgu puhul kasutusele 31. detsembriks 2040 ja üldvõrgu puhul 31. detsembriks 2050, kui asjaomane liikmesriik peab selliseid seadmeid koostöös asjaomaste sidusrühmadega, eelkõige taristuettevõtjaga, vajalikuks.
2. Liikmesriigid tagavad 31. detsembriks 2030 järgmise:
 - a) põhivõrgu raudteetaristu, välja arvatud artikli 14 lõike 1 punktis d osutatud ühendused, vastab lõike 1 nõuetele ning
 - b) artikli 14 lõike 1 punktis d osutatud ühendustel võetakse ERTMS põhivõrgu puhul kasutusele, kui asjaomane liikmesriik peab selliseid seadmeid koostöös asjaomaste sidusrühmadega, eelkõige taristuettevõtjaga, vajalikuks.

3. Liikmesriigid tagavad, et B-klassi süsteemid kõrvaldatakse kasutusest põhivõrgu puhul 31. detsembriks 2040, laiendatud põhivõrgu puhul 31. detsembriks 2045 ja üldvõrgu puhul 31. detsembriks 2050, tingimusel et on tagatud asjakohane ohutustase, välja arvatud linnatranspordisõlmede lõikudel, mida kasutavad ka linnalähiliinide reisirongid, mis on varustatud spetsiaalsete B-klassi rongiturvangusüsteemidega.
4. Liikmesriigid tagavad, et põhivõrgu, laiendatud põhivõrgu ja üldvõrgu raudteetaristu on 31. detsembriks 2050 varustatud raadiopõhise ERTMSiga.
5. Liikmesriigid tagavad, et raadiopõhine ERTMS võetakse põhivõrgu, laiendatud põhivõrgu ja üldvõrgu raudteetaristus uue liini ehitamise korral kasutusele alates 31. detsembrist 2030 või signaalimissüsteemi ajakohastamise korral 31. detsembrist 2040.
6. Liikmesriigid tagavad, et raadiopõhine ERTMS võetakse kasutusele 31. detsembriks 2050 põhivõrgu, laiendatud põhivõrgu ja üldvõrgu artikli 14 lõike 1 punktis d osutatud ühendustel, kui asjaomane liikmesriik peab selliseid seadmeid koostöös taristuettevõtja ja muude asjaomaste sidusrühmadega vajalikuks. Uue liini ehitamise puhul tagatakse selline kasutuselevõtmine 31. detsembrist 2030.
7. Lõigetes 1–6 sätestatud nõudeid ei kohaldata isoleeritud võrkude suhtes.

8. Ilma et see piiraks lõike 7 kohaldamist, võtab komisjon liikmesriigi taotlusel nõuetekohaselt põhjendatud juhtudel vastu rakendusaktid, millega tehakse lõigetes 1–6 osutatud nõuetest erandeid. Erandi taotlus peab põhinema sotsiaal-majanduslikuu kulude-tulude analüüsi negatiivsel tulemusel ja koostalitlusvõimele avalduva mõju hinnangul. Iga selline taotlus peab olema piisavalt põhjendatud. Piiriüleste lõikude puhul kooskõlastatakse erandite tegemise taotlus naaberliikmesriigi või -liikmesriikidega. Naaberliikmesriigid võivad esitada erandit taotlevale liikmesriigile oma arvamuse. Asjaomane liikmesriik lisab naaberliikmesriikide arvamused oma taotlusele. Liikmesriik võib ühes taotluses paluda mitme erandi tegemist. Taotletud erandid peavad olema kooskõlas direktiivis (EL) 2016/797 sätestatud nõuetega.

Komisjon hindab taotlust esimese lõigu kohaselt esitatud põhjenduste alusel ning võttes arvesse selle olulist mõju koostalitlusvõimele. Komisjon võtab nõuetekohaselt arvesse asjaomaste naaberliikmesriikide arvamusi.

Komisjon võib paluda liikmesriigilt lisateavet 30 kalendripäeva jooksul alates esimese lõigu kohase taotluse saamisest. Kui komisjon leiab, et esitatud teave ei ole piisav, võib ta paluda liikmesriigil seda lisateavet täiendada 30 kalendripäeva jooksul alates kõnealuse lisateabe saamisest.

Komisjon teeb otsuse taotletud erandi kohta kuue kuu jooksul esimese lõigu kohase taotluse saamisest või juhul, kui asjaomased liikmesriigid on esitanud kolmanda lõigu kohaselt lisateavet, nelja kuu jooksul vastava teabe saamisest, olenevalt sellest, kumb on hilisem. Kui komisjon ei ole sellise tähtaja jooksul sõnaselget otsust teinud, loetakse erand antuks.

Komisjon teavitab teisi liikmesriike kõigist käesoleva artikli kohaselt tehtud eranditest.

Artikkel 19
Käitamisalased prioriteedid

1. Raudtee-kaubaveo haldusstruktuurid teevad kõik endast oleneva selle tagamiseks, et 31. detsembriks 2030 ei takista Euroopa transpordikoridorides raudteeveo-ettevõtjatele osutatavate teenuste kvaliteet ning taristu kasutamise tehnilised ja käitamisalased nõuded Euroopa transpordikoridorides osutatavaid raudtee-kaubaveoteenuseid vastamast tegevuse tulemuslikkuse aspektist järgmistele sihtväärtustele:
 - a) ühegi liidusisese piiriülese lõigu puhul ei ületa kahe liikmesriigi vahelist piiri ületava kaubarongi peatumisaeg keskmiselt 25 minutit, välja arvatud lõikudel, kus rööpmelaiust muudetakse või kus piiril tehtavad kontrollid, kui rongide kontrolle ei ole määruse (EL) 2016/399 VI lisa punkti 1.2 kohaldamisel veel tühistatud, ei võimalda sellest ajapiirangust kinni pidada; rongi peatumisaeg piiriülesel lõigul tähendab kogu täiendavat läbisõiduaega, mida võib omistada piiriületusele, olenemata taristuga ja käitamisega seotud, tehnilistest ja halduslikest protseduuridest või kaalutlustest; peatumisaeg ei hõlma aega, mida ei saa omistada piiriületusele, näiteks käitamisprotseduurid piiripunkti läheduses asuvates rajatistes, mis ei ole piiriületusega lahutamatult seotud, ning

- b) vähemalt 75 % kaubarongidest, mis ületavad Euroopa transpordikoridoris vähemalt ühe piiri, saabuvad sihtkohta või kui sihtkoht on väljaspool liitu, liidu välispiirile graafikujärgsel ajal või vähem kui 30-minutilise hilinemisega liidu taristuettevõtja(te)st tingitud põhjuste tõttu; hilinemisi, mis tekivad kaubarongide läbitavates kolmandates riikides või nende tõttu, arvesse ei võeta.

2. Liikmesriigid teevad kõik endast oleneva selle tagamiseks, et 31. detsembriks 2030 kohaldatakse põhivõrgu kaubaveoliinide, 31. detsembriks 2040 laiendatud põhivõrgu kaubaveoliinide ja 31. detsembriks 2050 artikli 15 lõikes 3 osutatud üldvõrgu kaubaveoliinide puhul järgmisi tingimusi:

- a) kahe- ja kolme-kihtlise rööbastee liinidel saab vähemalt kaks liini ühe tunni ja suuna kohta eraldada kaubarongidele, mille pikkus on vähemalt 740 m (kaasa arvatud vedur või vedurid), ning
- b) ühe-kihtlise rööbastee liinidel saab vähemalt ühe liini kahe tunni ja suuna kohta eraldada kaubarongidele, mille pikkus on vähemalt 740 m (kaasa arvatud vedur või vedurid).

Artikkel 20

Raudteetaristu arendamise täiendavad prioriteetidid

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

- a) üleminek Euroopa standardsele nominaalsele rööpmelaiusele 1 435 mm, kui see on asjakohane;
- b) raudteetranspordiga kaasneva müra ja vibratsiooni mõju leevendamine, eelkõige veeremit ja taristut puudutavate meetmete, sealhulgas mürakaitsetõkete abil;
- c) raudteeületuskohtade ohutumaks muutmine;
- d) raudteetransporditaristu ühendamine siseveesadamataristuga, kui see on asjakohane;
- e) kaubaveo jaoks oluliste raudteeliinide ehitamisel ja ajakohastamisel taristu arendamine üle 740 m ja kuni 1 500 m pikkuste ning 25,0 t teljekoormusega rongide jaoks, võttes arvesse sotsiaal-majanduslikku kulude-tulude analüüsi;
- f) raudteede jaoks uuenduslike tehnoloogiliste lahenduste väljatöötamine ja kasutuselevõtmine, tuginedes eelkõige ühisettevõtte Shift2Rail ja Euroopa Raudtee Ühisettevõtte tööle, eeskätt rongide automaatne käitamine, täiustatud liikluskorraldus ja digitaalne ühenduvus reisijate jaoks, mis põhineb ERTMSil ja digitaalsetel automaatsetel ühendustel, 5G- ja satelliidipõhine ühenduvus ning ERTMSi asukohatuvastusseadiste inertsiaalandurid;

- g) raudteetaristu ehitamisel või ajakohastamisel kõnni- ja rattateede katkematus ja juurdepääsetavuse tagamine ning rattaparklate arendamine jaamade läheduses, et edendada aktiivseid liikumisviise;
- h) raudteede jaoks uuendusliku alternatiivkütuste tehnoloogia väljatöötamine, näiteks vesinikkütusega või akutoitega rongid teelõikude ja raudtee juurdepääsuteede puhul, mis on elektrifitseerimise nõudest vabastatud;
- i) üleeuroopalise transpordivõrgu arendamiseks standardi kehtestamine, millega tagatakse selliste kaubarongide liikumine, mis veavad kuni 4 m kõrguseid standardpoolhaagiseid laadimiskõrgusega 33 cm, ilma et täiendavalt oleks vaja eriluba teenuste osutamiseks, ning
- j) ümberehitamine kahe- ja kolirajalise rööbastega raudteeks kitsaskohtades, kus esinevad läbilaskevõimega seotud takistused.

2. JAGU

SISEVEETRANSPOORDITARISTU

Artikkel 21

Taristukomponendid

- 1. Siseveeteede taristu koosneb eelkõige järgmisest:
 - a) jõed;

- b) kanalid;
- c) järved ja laguunid;
- d) seotud taristu, näiteks lüüsid, tõsteseadmed, sillad, reservuaarid ning nendega seotud üleujutuste ja põua ennetamise ja leevendamise meetmed, mis võivad avaldada positiivset mõju siseveelaevandusele;
- e) juurdepääsuteed ja viimase kilomeetri ühendused mitmeliigilise kaubaveo terminalidega, mis on ühendatud siseveeteedega, eelkõige sisevee- ja meresadamates;
- f) sildumis- ja puhkekohad;
- g) siseveesadamad, sealhulgas sadama põhitaristu, nagu sadamabasseinid, kaiseinad, ankrupaigad, maabumissillad, dokid, tammid, tagasitäide, platvormid, maataide, ning sadamaalal ja väljaspool sadamaala toimuvateks vedudeks vajalik taristu;
- h) lõikes 2 osutatud seotud seadmed;
- i) transpordi IKT-süsteemid, sealhulgas jõeteabeteenused;
- j) siseveesadamate ühendused üleeuroopalise transpordivõrgu muude transpordiliikidega;

- k) alternatiivkütuste rajatistega seotud taristu ning
 - l) taristu, mis on vajalik jäätmevabaks tegevuseks ja ringmajanduse meetmeteks.
2. Siseveeteedega seotud seadmete hulka võivad kuuluda seadmed lasti peale- ja mahalaadimiseks ning kaupade ladustamiseks siseveesadamates. Seotud seadmed võivad hõlmata eelkõige jõuseadmeid ja käitamissüsteeme, mis vähendavad saastet, näiteks vee- ja õhusaastet, ning energiatarbimist ja CO₂-mahukust. Nende hulka võivad kuuluda ka jäätmete vastuvõtu rajatised, kaldaäärne elektritoite ja muu alternatiivkütustega varustamise ja nende tootmise taristu, samuti jäämurdmise, hüdroloogiliste teenuste ning laevatee, sadamaala ja sadamale lähenemise ala süvendamise seadmed, millega tagatakse aastaringne laevatatavus.
3. Selleks et siseveesadam saaks olla üldvõrgu osa, peab see vastama järgmistele tingimustele:
- a) sadamas ümber laaditava kauba aastane kogus ületab 500 000 tonni ning seejuures on ümberlaadimise aastane kogumaht Eurostati poolt viimase kolme aasta kohta avaldatud statistika põhjal kindlaks määratud keskmine maht ning
 - b) sadam asub üleeuroopalise transpordivõrgu siseveetee võrgus.

Artikkel 22

Üldvõrgu transporditaristu nõuded

1. Liikmesriigid tagavad, et üldvõrgu siseveesadamad vastavad 31. detsembriks 2050 järgmistele tingimustele:
 - a) need on ühendatud maantee- või raudteetaristuga;
 - b) neis on vähemalt üks mitmeliigilise kaubaveo terminal, mis on mittediskrimineerival viisil avatud kõikidele käitajatele ja kasutajatele ning kus kohaldatakse läbipaistvaid ja mittediskrimineerivaid tasusid, ning
 - c) need on varustatud rajatistega, mis parandavad sadamates asuvate laevade keskkonnatoimet; need rajatised võivad hõlmata jäätmete vastuvõtu rajatisi, degaseerimisrajatisi, müra vähendamise meetmeid ning õhusaaste ja veereostuse vähendamise meetmeid.
2. Liikmesriigid tagavad, et siseveesadamates võetakse kasutusele alternatiivkütuste taristu vastavalt määrusele (EL) 2023/1804.

Artikkel 23

Põhivõrgu transporditaristu nõuded

1. Liikmesriigid tagavad, et põhivõrgu siseveesadamad on kooskõlas artikli 22 lõikega 2 ning vastavad artikli 22 lõike 1 punktides a ja b sätestatud nõuetele 31. detsembriks 2030 ning artikli 22 lõike 1 punktis c sätestatud nõuetele 31. detsembriks 2040.
2. Liikmesriigid tagavad siseveeteede võrgu, sealhulgas artikli 21 lõike 1 punktis e osutatud ühenduste hooldamise, et võimaldada kasutajatele tõhusat, kindlat ja ohutut navigeerimist, tagades vastavuse veeteede miinimumnõuetele ja käesoleva artikli lõikes 3 sätestatud teenusetasemete miinimumnõuetele (hea laevatatavusseisund).

Liikmesriigid hoiavad ära hea laevatatavusseisundi halvenemise ning võrgu nende osade olemasoleva seisundi halvenemise, mis juba ületavad kõnealuseid miinimumnõudeid hiljemalt ... [käesoleva määruse jõustumise kuupäev].
3. Liikmesriigid tagavad 31. detsembriks 2030 eelkõige järgmise:
 - a) jõgede, kanalite, järvede, laguunide, siseveesadamate ja nende juurdepääsuteede laevatatava kanali sügavus on vähemalt 2,5 m ja kõrgus mitteavatavate sildade all on vähemalt 5,25 m kindlaksmääratud võrdlusveetasemest, mida ületatakse statistilise keskmisena kindlaksmääratud arvul päevadel aastas;

- b) liikmesriigid avaldavad üldsusele kättesaadaval veebisaidil punktis a osutatud päevade arvu aastas, mil tegelik veetase ületab või ei saavuta laevatatava kanali sügavuse jaoks kindlaks määratud võrdlusveetaset, samuti keskmise ooteaja iga lüüsi juures;
- c) lüüside käitajad tagavad, et lüüse käitatakse ja hooldatakse nii, et ooteaeg oleks võimalikult lühike, ning
- d) jõgede, kanalite, järvede ja laguunide puhul osutatakse kooskõlas Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiviga 2005/44/EÜ⁵⁰ jõeteabeteenuseid kõigi teenuste puhul, et tagada kasutajatele reaajas teave piiriüleselt.

⁵⁰ 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).

Käesoleva lõike punkti a kohaldamisel kehtestatakse võrdlusveetasemed nende päevade arvu alusel aastas, mil tegelik veetase ületas kindlaksmääratud võrdlusveetaset. Kui asjaomased liikmesriigid on selle ELi toimimise lepingu artikli 172 teise lõigu kohaselt heaks kiitnud, võtab komisjon vastu rakendusaktid, mis töötatakse välja tihedas koostöös nende liikmesriikidega ning konsulteerides asjaomaste Euroopa koordinaatoritega ja asjakohasel juhul rahvusvaheliste lepingutega loodud jõelaevanduskomisjonidega ning milles määratakse kindlaks käesoleva lõike punktis a osutatud võrdlusveetasemed iga koridori, veetee või veetee lõigu kohta. Need rakendusaktid peavad olema kooskõlas nõuetega, mis on sätestatud rahvusvahelistes konventsioonides ja liikmesriikide vahel sõlmitud lepingutes, sealhulgas selliste konventsioonide ja lepingutega loodud jõelaevanduskomisjonide vastu võetud normides. Nimetatud rakendusaktid võetakse vastu kooskõlas käesoleva määruse artikli 61 lõikes 3 osutatud kontrollimenetlusega.

4. Liikmesriigi taotlusel võtab komisjon nõuetekohaselt põhjendatud juhtudel vastu rakendusaktid, millega tehakse veetee ja asjakohasel juhul veetee lõigu puhul lõigetes 2 ja 3 osutatud nõuetest erandeid, mille aluseks on konkreetsed geograafilised või olulised füüsilised piirangud, sotsiaal-majandusliku kulude-tulude analüüsi negatiivne tulemus või oluline negatiivne mõju keskkonnale, elurikkusele või kultuuripärandile. Iga selline taotlus peab olema piisavalt põhjendatud. Asjakohasel juhul koostatakse erandite tegemise taotlus naaberliikmesriigi või -liikmesriikidega. Naaberliikmesriigid võivad esitada erandit taotlevale liikmesriigile oma arvamuse. Asjaomane liikmesriik lisab naaberliikmesriikide arvamused oma taotlusele. Liikmesriik võib ühes taotluses paluda mitme erandi tegemist.

Komisjon hindab taotlust esimese lõigu kohaselt esitatud põhjenduste alusel. Komisjon võtab nõuetekohaselt arvesse asjaomaste naaberliikmesriikide arvamusi.

Komisjon võib paluda liikmesriigilt lisateavet 30 kalendripäeva jooksul alates esimese lõigu kohase taotluse saamisest. Kui komisjon leiab, et esitatud teave ei ole piisav, võib ta paluda liikmesriigil seda lisateavet täiendada 30 kalendripäeva jooksul alates kõnealuse lisateabe saamisest.

Komisjon teeb otsuse taotletud erandi kohta kuue kuu jooksul esimese lõigu kohase taotluse saamisest või juhul, kui asjaomased liikmesriigid on esitanud kolmanda lõigu kohaselt lisateavet, nelja kuu jooksul vastava teabe saamisest, olenevalt sellest, kumb on hilisem. Kui komisjon ei ole sellise tähtaja jooksul sõnaselget otsust teinud, loetakse erand antuks.

Komisjon teavitab teisi liikmesriike kõigist käesoleva artikli kohaselt tehtud eranditest.

Miimumnõuetele vastavuse halvenemine, mis on tingitud otsesest inimtegevusest või vähesest hoolsusest siseveeteede võrgu hooldamisel, ei õigusta erandi tegemist.

5. Vääramatu jõu korral taastavad liikmesriigid varasemad laevatamistingimused niipea, kui olukord seda võimaldab.
6. Komisjon võib vastu võtta suunised, millega tagatakse liidus ühtne lähenemine hea laevatatavusseisundi kohaldamise suhtes. Need suunised võivad hõlmata eelkõige järgmist:
 - a) konkreetsed parameetrid vaba vooluga jõgede puhul;
 - b) täiendavad parameetrid laevatatavate kanalite laiuse kohta;

- c) alternatiivse energiataristu kasutuselevõtt, et tagada kogu koridoris võimalus kasutada alternatiivkütuseid;
- d) võrgu digitaalsete rakenduste ja automatiseerimisprotsesside kasutamine;
- e) taristu vastupidavus kliimamuutustele, looduslikele ohtudele ja inimtegevusest tingitud katastroofidele või tahtlikele häiringutele või
- f) uue tehnoloogia ja innovatsiooni kasutuselevõtt ja edendamine CO₂ heiteta ja vähese CO₂ heitega kütuste ja jõuseadmete valdkonnas.

Artikkel 24

Siseveeteede taristu arendamise täiendavad prioriteetid

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

- a) asjakohastel juhtudel rangematele standarditele vastavuse saavutamine olemasolevate veeteede ajakohastamisel ja uute veeteede rajamisel, et vastata turunõudlusele;
- b) üleujutuste ja põudade ennetamise ja leevendamise meetmed;
- c) digitaliseerimis- ja automatiseerimisprotsesside parandamine, pidades eelkõige silmas ohutuse, turvalisuse ja kestlikkuse suurendamist siseveetranspordi puhul, sealhulgas linnatranspordisõlmedes;

- d) mitmeliigiliseks transpordiks vajaliku taristu, sealhulgas sildumis- ja puhkekohtade ja vastavate teenuste ajakohastamine ja läbilaskevõime suurendamine nii sadamaalal kui ka väljaspool seda ning siseveetee ääres;
- e) siseveetranspordi ja transporditaristu keskkonnatoime parandamise meetmete, sealhulgas heiteta ja vähese heitega laevade, ning veekogudele ja veest sõltuvale elurikkusele avalduva mõju leevendamise meetmete edendamine ja arendamine kooskõlas liidu õiguse või asjakohaste rahvusvaheliste lepingute alusel kohaldatavate nõuetega;
- f) madala veetaseme jaoks sobivate madala süvisega siseveelaevade arendamine ja kasutamine;
- g) siseveeteede taristu ehitamisel või ajakohastamisel kõnni- ja rattateede katkematuse ja juurdepääsetavuse tagamine, et edendada aktiivseid liikumisviise;
- h) veeteede nõuetele vastavuse halvenemise ärahoidmiseks võetavate meetmete, sealhulgas laevatee tingimuste seire vahendite edendamine, ning
- i) asjakohasel juhul siseveeteedel laevatavavustingimuste parandamine uute sildade ehitamisel või mitteavatavate sildade renoveerimisel, pöörates erilist tähelepanu nende vabale kõrgusele võrreldes konkreetse veeteelõigu olemasolevate sildadega.

3. JAGU

MERETRANSPORDITARISTU JA EUROOPA MERERUUM

Artikkel 25

Taristukomponendid

1. Euroopa mereruum ühendab ja integreerib lõikes 2 kirjeldatud merenduskomponendid maismaavõrguga; selleks luuakse või ajakohastatakse lähimereveomarsruute ning arendatakse liikmesriikide territooriumil asuvaid meresadamaid ja nende ühendusi sisemaaga, sealhulgas äärepoolseimate piirkondade geograafilise alaga, et tagada nende tõhus, elujõuline ja kestlik integreerimine muude transpordiliikidega.
2. Euroopa mereruum koosneb järgmistest komponentidest:
 - a) meretransporditaristu põhivõrgu ja üldvõrgu sadamaaladel, sealhulgas sisemaaühendus;
 - b) laiemat hüvangut pakkuvad meetmed, mis ei ole seotud konkreetsete sadamatega ning mis toovad kasu Euroopa mereruumile ja merendusele laiemalt, näiteks aastaringset laevatatavust tagava tegevuse (jäämurdmine) toetamine, kestlikule meretranspordile ülemineku hõlbustamine, transpordi ja energeetika vahelise sünergia tõhustamine, muu hulgas seeläbi, et aidatakse suurendada sadamate kui energiakeskuste rolli ja aidatakse kaasa energiasüsteemi ümberkujundamisele, ning transpordi IKT-süsteemid ja hüdrograafilised uuringud, ning

- c) kestlike ja vastupidavate lähimereveoühenduste edendamine, keskendudes eelkõige sellistele, mis koondavad kaubavooge, et vähendada negatiivseid väliskulusid, nagu maanteetranspordi heitkogused ja ummikud liidus, ning sellistele, mis parandavad juurdepääsu äärepoolseimatele ja muudele kaugetele, saarepiirkondadele ja äärealadele kestlike, regulaarsete ja sagedaste mereveoteenuste loomise või ajakohastamise kaudu.

3. Lõike 2 punktis a osutatud meretransporditaristu hõlmab eelkõige järgmist:

- a) meresadamad, sealhulgas sadamaalal transporditoimingute tegemiseks vajalik taristu;
- b) sadama põhitaristu, nagu sadamabasseinid, kaiseinad, ankrupaigad, platvormid, maabumissillad, dokid, tammid, tagasitäide ja maataide;
- c) merekanalid;
- d) navigatsioonivahendid;
- e) sadamale lähenemise alad, laevateed ja lüüsid;
- f) lainemurdjad;
- g) sadamate ühendused üleeuroopalise transpordivõrguga;

- h) transpordi IKT-süsteemid, sealhulgas Euroopa merenduse ühtsete kontaktpunktide keskkond ning laevaliikluse seire- ja teabesüsteem;
- i) alternatiivkütustega seotud taristu;
- j) seotud seadmed, mis võivad hõlmata eelkõige seadmeid liikluse ja veoste korraldamiseks, negatiivse keskkonnamõju vähendamiseks (sealhulgas jäätmevabaks tegevuseks ja ringmajanduse meetmeteks), energiatõhususe parandamiseks, müra vähendamiseks ja alternatiivkütuste kasutamiseks, samuti seadmeid aastaringse laevatatavuse tagamiseks, sealhulgas jäämurdmiseks, hüdroloogilisteks uuringuteks ning sadamaala ja sadamale lähenemise ala süvendamiseks ja kaitseks kasutatavaid seadmeid, ning
- k) taristu, mis hõlbustab taastuveni energiaga, sealhulgas avamere tuuleparkidega seotud sadamategevust.

4. Selleks et meresadam saaks olla üldvõrgu osa, peab see vastama vähemalt ühele järgmisele tingimusele:

- a) sadamat läbiva reisijateveo aastane kogumaht ületab 0,1 % kõiki liidu meresadamaid läbiva reisijateveo aastasest kogumahust ning seejuures on selle kogumahu võrdlusalus Eurostati poolt viimase kolme aasta kohta avaldatud statistika põhjal kindlaks määratud keskmine kogumaht;

- b) sadamas käideldava puist- või muu lasti aastane kogumaht ületab 0,1 % kõikides liidu meresadamates käideldava vastava lasti aastasest kogumahust ning seejuures on selle kogumahu võrdlusalus Eurostati poolt viimase kolme aasta kohta avaldatud statistika põhjal kindlaks määratud keskmine kogumaht;
- c) sadamas käideldava puist- ja/või muu lasti aastane kogumaht ületab 500 000 tonni ja ELi energiavarustuse mitmekesistamisele ja taastuenergia kasutuselevõtu kiirendamisele kaasaaitamine on sadama üks põhitegevusi, kusjuures kogumahu võrdlusalus on Eurostati poolt viimase kolme aasta kohta avaldatud statistika põhjal kindlaks määratud keskmine kogumaht;
- d) sadam asub saarel ja on üldvõrgus ainus juurdepääsupunkt NUTSi 3. tasandi piirkonnale määruse (EÜ) nr 1059/2003 artikli 3 tähenduses või
- e) sadam asub äärepoolseimas piirkonnas või perifeerses piirkonnas, enam kui 200 km kaugusel muust lähimast üldvõrgu sadamast.

Artikkel 26

Üldvõrgu transporditaristu nõuded

1. Liikmesriigid tagavad järgmise:

- a) üldvõrgu meresadamates võetakse kasutusele alternatiivkütuste taristu kooskõlas määrusega (EL) 2023/1804;
- b) üldvõrgu meresadamad varustatakse taristuga, mis on vajalik selleks, et parandada laevade keskkonnatoimet sadamates, eelkõige vastuvõturajatistega laevajäätmete üleandmiseks kooskõlas Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiviga (EL) 2019/883⁵¹;
- c) VTMI Si ning teabevahetussüsteemi SafeSeaNet rakendatakse kooskõlas direktiiviga 2002/59/EÜ ning
- d) riiklikke merenduse ühtseid kontaktpunkte rakendatakse kooskõlas määrusega (EL) 2019/1239.

⁵¹ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 17. aprilli 2019. aasta direktiiv (EL) 2019/883, milles käsitletakse sadama vastuvõtuseadmeid laevajäätmete üleandmiseks ja muudetakse direktiivi 2010/65/EL ning millega tunnistatakse kehtetuks direktiiv 2000/59/EÜ (ELT L 151, 7.6.2019, lk 116).

2. Liikmesriigid tagavad 31. detsembriks 2050 vastavuse järgmistele tingimustele:
- a) üldvõrgu meresadamad, mille lasti aastane kogumaht ületab 2 miljonit tonni, on ühendatud raudtee- ja maanteetaristuga ning võimaluse korral siseveeteedega; selle kogumahu võrdlusalus on Eurostati poolt viimase kolme aasta kohta avaldatud statistika põhjal kindlaks määratud keskmine kogumaht;
 - b) igas üldvõrgu meresadamas, mis teenindab kaubavedu, on vähemalt üks mitmeliigilise kaubaveo terminal, mis on mittediskrimineerival viisil avatud kõikidele käitajatele ja kasutajatele ning kus kohaldatakse läbipaistvaid ja mittediskrimineerivaid tasusid;
 - c) merekanalid, sadamate laevateed ja suudmealad, mis ühendavad kahte merd või mis võimaldavad juurdepääsu merelt meresadamatele, vastavad vähemalt artikli 23 nõuetele vastavatele siseveeteedele, ning
 - d) siseveeteedega ühendatud üldvõrgu meresadamad omavad läbilaskevõimet siseveelaevade jaoks.

Esimese lõigu punktis a osutatud ühenduse tagamise kohustust ei kohaldata, kui sellist ühendust takistavad konkreetsed geograafilised või olulised füüsilised piirangud.

3. Liikmesriigi taotlusel võtab komisjon nõuetekohaselt põhjendatud juhtudel vastu rakendusaktid, millega tehakse lõikes 2 osutatud miimumnõuetest erandeid, mille aluseks on konkreetsed geograafilised või olulised füüsilised piirangud, sotsiaal-majandusliku kulude-tulude analüüsi negatiivne tulemus või oluline negatiivne mõju keskkonnale või elurikkusele. Iga selline taotlus peab olema piisavalt põhjendatud. Liikmesriik võib ühes taotluses paluda mitme erandi tegemist.

Komisjon hindab taotlust esimese lõigu kohaselt esitatud põhjenduste alusel.

Komisjon võib paluda liikmesriigilt lisateavet 30 kalendripäeva jooksul alates esimese lõigu kohase taotluse saamisest. Kui komisjon leiab, et esitatud teave ei ole piisav, võib ta paluda liikmesriigil seda lisateavet täiendada 30 kalendripäeva jooksul alates kõnealuse lisateabe saamisest.

Komisjon teeb otsuse taotletud erandi kohta kuue kuu jooksul esimese lõigu kohase taotluse saamisest või juhul, kui asjaomased liikmesriigid on esitanud kolmanda lõigu kohaselt lisateavet, nelja kuu jooksul vastava teabe saamisest, olenevalt sellest, kumb on hilisem. Kui komisjon ei ole sellise tähtaja jooksul sõnaselget otsust teinud, loetakse erand antuks.

Komisjon teavitab teisi liikmesriike kõigist käesoleva artikli kohaselt tehtud eranditest.

Artikkel 27

Põhivõrgu transporditaristu nõuded

1. Liikmesriigid tagavad, et põhivõrgu meretransporditaristu vastab artikli 26 lõikele 1.
2. Liikmesriigid tagavad, et põhivõrgu meretransporditaristu vastab artikli 26 lõikes 2 sätestatud nõuetele 31. detsembriks 2030.
3. Liikmesriigi taotlusel võtab komisjon nõuetekohaselt põhjendatud juhtudel vastu rakendusaktid, millega tehakse lõikes 2 osutatud miinimumnõuetest erandeid, mille aluseks on konkreetsed geograafilised või olulised füüsilised piirangud, sotsiaal-majandusliku kulude-tulude analüüsi negatiivne tulemus või oluline negatiivne mõju keskkonnale või elurikkusele. Iga selline taotlus peab olema piisavalt põhjendatud. Liikmesriik võib ühes taotluses paluda mitme erandi tegemist.

Komisjon hindab taotlust esimese lõigu kohaselt esitatud põhjenduste alusel.

Komisjon võib paluda liikmesriigilt lisateavet 30 kalendripäeva jooksul alates esimese lõigu kohase taotluse saamisest. Kui komisjon leiab, et esitatud teave ei ole piisav, võib ta paluda liikmesriigil seda lisateavet täiendada 30 kalendripäeva jooksul alates kõnealuse lisateabe saamisest.

Komisjon teeb otsuse taotletud erandi kohta kuue kuu jooksul esimese lõigu kohase taotluse saamisest või juhul, kui asjaomased liikmesriigid on esitanud kolmanda lõigu kohaselt lisateavet, nelja kuu jooksul vastava teabe saamisest, olenevalt sellest, kumb on hilisem. Kui komisjon ei ole sellise tähtaja jooksul sõnaselget otsust teinud, loetakse erand antuks.

Komisjon teavitab teisi liikmesriike kõigist käesoleva artikli kohaselt tehtud eranditest.

Artikkel 28

Meretransporditaristu arendamise

ja Euroopa mereruumi täiendavad prioriteedid

Meretransporditaristuga ja Euroopa mereruumiga seotud ühishuviprojektide edendamisel pööratakse artiklites 12 ja 13 sätestatud prioriteetide kõrval tähelepanu järgmisele:

- a) meritsi juurdepääsu parandamine (näiteks lainemurdjad, merekanalid, laevateed, lüüsid, süvendustööd ja navigatsioonivahendid);

- b) sadama põhitaristu ehitamine või ajakohastamine (näiteks sadamabasseinid, alternatiivkütuste taristu, kaiseinad, ankrupaigad, platvormid, maabumissillad, dokid, tammid, tagasitäide ja maataide);
- c) artikli 37 punktides a, b ja d osutatud eri transpordiliike ühendava taristu, seadmete ja süsteemide parandamine; samuti sadamaalal või selle kõrval transporditoimingute tegemiseks vajaliku raudteetaristu ajakohastamine ja läbilaskevõime suurendamine, kui see on vajalik üleeuroopalise raudteevõrguga ühendamiseks;
- d) digitaliseerimis- ja automatiseerimisprotsesside parandamine, pidades eelkõige silmas ohutuse, turvalisuse, tõhususe ja kestlikkuse suurendamist;
- e) uue tehnoloogia ja innovatsiooni ning taastuvkütuste ja vähese CO₂ heitega kütuste kasutuselevõtmine ja edendamine;
- f) logistikaahelate ja rahvusvahelise merekaubanduse vastupidavuse parandamine, sealhulgas kliimamuutustega kohanemise mõttes;
- g) müra vähendamise ja energiatõhususe suurendamise meetmed;
- h) lähimereveoühenduste teenindamiseks ja käitamiseks heiteta ja vähese heitega laevade kasutamise edendamine ning meretranspordi keskkonnatoime parandamise meetmete väljatöötamine seoses sadamakülastustega ja tarneahela optimeerimisega kooskõlas liidu õiguse või asjakohaste rahvusvaheliste lepingute alusel kohaldatavate nõuetega, nagu ökostiimulite kavade kasutamine;

- i) meetmed, mis on seotud laiemat hüvangut pakkuvate meetmete ja lähimereveoühenduste edendamisega Euroopa mereruumi raames, sealhulgas parema juurdepääsu edendamisega äärepoolseimatele ja muudele äärepoolsetele, saare- ja perifeersetele piirkondadele;
- j) heiteta ja vähese heitega parvlaevatranspordi kui säästva reisijateveoliigi edendamine;
- k) meetmed, mille eesmärk on suurendada sellise kaubaveo osakaalu, sealhulgas lähimereveoühenduste puhul, mis läheb maantee- ja lennutranspordilt üle mere- või sisevee- ja raudteetranspordile, et vähendada negatiivseid väliskulusid, näiteks heitkoguseid ja ummikuid, ning
- l) juurdepääsu parandamine äärepoolseimatele ja muudele äärepoolsetele, saare- ja perifeersetele piirkondadele.

4. JAGU

MAANTEETRANSPODITARISTU

Artikkel 29

Taristukomponendid

- 1. Maanteetransporditaristu koosneb eelkõige järgmisest:
 - a) maanteed, sealhulgas:
 - i) sillad;
 - ii) tunnelid;

- iii) ristmikud;
 - iv) ülesõidud;
 - v) mitmetasandilised ristmikud;
 - vi) kindlustatud teepeenrad ning
 - vii) keskkonnale avalduvat mõju leevendav taristu, sealhulgas loomastiku säilitamise või müra vähendamise lahendused;
- b) seotud seadmed, sealhulgas liikumisel kaalumise süsteemid;
 - c) digitaristu ja transpordi IKT-süsteemid;
 - d) juurdepääsuteed mitmeliigilise kaubaveo terminalidele;
 - e) kaubaterminalide ja logistikaplatvormide ühendused üleeuroopalise transpordivõrgu teiste transpordiliikidega;
 - f) bussiterminalid;
 - g) alternatiivkütuste rajatistega seotud taristu ning
 - h) parkimis- ja puhkealad, sealhulgas ohutud ja turvalised parkimisalad tarbesõidukite jaoks.

2. Käesoleva artikli lõike 1 punktis a osutatud ja I lisas esitatud kaartidel kindlaks määratud maanteed on need maanteed, millel on oluline roll pikamaa kauba- ja reisijateveos, mis ühendavad peamisi linna- ja majanduskeskusi ning on ühendatud muude transpordiliikidega.
3. Maanteedega seotud seadmed, millele on osutatud lõike 1 punktis b, võivad hõlmata eelkõige liikluskorraldusvahendeid, teavitus- ja teejuhatusevahendeid ning tee- ja kasutusmaksude kogumise, ohutuse tagamise, negatiivse keskkonnamõju vähendamise, alternatiivsete jõuseadmetega sõidukite tankimise või laadimise ning tarbesõidukite ohutute ja turvaliste parkimisalade seadmeid.

Artikkel 30

Üldvõrgu transporditaristu nõuded

1. Liikmesriigid tagavad järgmise:
 - a) maanteetransporditaristu ohutus tagatakse ning selle üle teostatakse järelevalvet ja vajaduse korral seda parandatakse kooskõlas direktiiviga 2008/96/EÜ;
 - b) maanteede projekteerimisel, ehitamisel või ajakohastamisel ja hooldamisel lähtutakse kõrgetest kvaliteedi- ja ohutusstandarditest;
 - c) maanteede projekteerimisel, ehitamisel või ajakohastamisel ja hooldamisel tagatakse kõrge keskkonnakaitse tase, sealhulgas vajaduse korral müra vähendamise meetmete ning äravooluvee kogumise, puhastamise ja keskkonda laskmise kaudu;

- d) üle 500 m pikkused maanteetunnelid vastavad Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivile 2004/54/EÜ⁵²;
- e) asjakohastel juhtudel tagatakse teemaksu kogumise süsteemide koostalitlusvõime kooskõlas Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiviga (EL) 2019/520⁵³ ning komisjoni rakendusmäärusega (EL) 2020/204⁵⁴ ja komisjoni delegeeritud määrusega (EL) 2020/203⁵⁵;
- f) asjakohastel juhtudel kogutakse tee- või kasutusmakse kooskõlas Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiviga 1999/62/EÜ⁵⁶;
- g) iga maanteetransporditaristus kasutusele võetav intelligentne transpordisüsteem vastab direktiivile 2010/40/EL ja see võetakse kasutusele kooskõlas kõnealuse direktiivi alusel vastu võetud delegeeritud õigusaktidega ning

⁵² 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).

⁵³ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 19. märtsi 2019. aasta direktiiv (EL) 2019/520 liidu elektrooniliste teemaksu kogumise süsteemide koostalitlusvõime ja teemaksude tasumata jätmist käsitleva piiriülese teabevahetuse hõlbustamise kohta (ELT L 91, 29.3.2019, lk 45).

⁵⁴ Komisjoni 28. novembri 2019. aasta rakendusmäärus (EL) 2020/204, milles käsitletakse Euroopa elektroonilise maksukogumisteenuse osutajate üksikasjalikke kohustusi, Euroopa elektroonilise teemaksu kogumise piirkondi käsitleva teatise miinimumsisu, elektrooniliste liideste ja koostalitluse komponentide suhtes kohaldatavaid nõudeid ning millega tunnistatakse kehtetuks otsus 2009/750/EÜ (ELT L 43, 17.2.2020, lk 49).

⁵⁵ Komisjoni 28. novembri 2019. aasta delegeeritud määrus (EL) 2020/203, milles käsitletakse sõidukite klassifitseerimist, Euroopa elektroonilise maksukogumisteenuse kasutajate kohustusi, koostalitluse komponentide suhtes kohaldatavaid nõudeid ja teavitatud asutuste sobivuse miinimumkriteeriume (ELT L 43, 17.2.2020, lk 41).

⁵⁶ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 17. juuni 1999. aasta direktiiv 1999/62/EÜ sõidukite maksustamise kohta maanteetaristute kasutamise eest (EÜT L 187, 20.7.1999, lk 42).

h) teedevõrgus võetakse kasutusele alternatiivkütuste taristu kooskõlas määrusega (EL) 2023/1804.

2. Liikmesriigid tagavad, et 31. detsembriks 2050 vastavad artikli 29 lõike 1 punktis a osutatud üldvõrgu maanteed järgmistele nõuetele:

- a) maantee on spetsiaalselt projekteeritud, ehitatud või ajakohastatud mootorsõidukiliikluseks;
- b) puhkealad asuvad üksteisest maksimaalselt 100 km kaugusel, neil aladel on ohutu parkida ja seal on selleks piisavalt ruumi ning need on varustatud asjakohaste rajatistega, sealhulgas sanitaarruumidega, mis vastavad mitmekesise tööjõu vajadustele, ning
- c) liikmesriigi võrgus on keskmiselt iga 300 km järel paigaldatud liikumisel kaalumise süsteemid.

Esimese lõigu punkti c kohaldamisel võivad liikmesriigid liikumisel kaalumise süsteemide paigaldamisel keskenduda suure kaubaveomahuga teelõikudele. Liikumisel kaalumise süsteemid peavad võimaldama kindlaks teha sõidukid ja liidendsõidukid, mis tõenäoliselt ületavad direktiivis 96/53/EÜ sätestatud lubatud täismassi.

3. Liikmesriigid tagavad ohutusega seotud juhtumite või tingimuste avastamiseks vajalike vahendite kasutuselevõtu või kasutamise ning asjakohaste liiklusandmete kogumise eesmärgiga anda liiklusohutusega seotud minimaalset üldist liiklusteavet, nagu see on määratletud komisjoni delegeeritud määruses (EL) nr 886/2013⁵⁷:
- a) üldvõrgu olemasoleva taristu puhul 31. detsembriks 2030 ning
 - b) üldvõrgu uue taristu puhul 31. detsembriks 2050, või kui teelõik on valmis varem, siis selle valmimiskuupäevaks.
4. Liikmesriigi taotlusel võtab komisjon nõuetekohaselt põhjendatud juhtudel vastu rakendusaktid, millega tehakse lõikes 2 sätestatud nõuetest erandeid, mis käsitlevad maanteid, kus liiklustihedus ei ületa 10 000 sõidukit päevas mõlemas suunas, või mille aluseks on konkreetsed geograafilised või olulised füüsilised piirangud, sotsiaal-majandusliku kulude-tulude analüüsi negatiivne tulemus või oluline negatiivne mõju keskkonnale või elurikkusele. Iga selline taotlus peab olema piisavalt põhjendatud, võttes arvesse ka seda, et asjaomase taristu suhtes kohaldatakse liiklusohutusele avalduva mõju hindamisi, auditeid ja kontrole ning vajaduse korral direktiivi 2008/96/EÜ kohaseid parandusmeetmeid. Asjakohasel juhul kooskõlastatakse erandite tegemise taotlus naaberliikmesriigi või -liikmesriikidega. Naaberliikmesriigid võivad esitada erandit taotlevale liikmesriigile oma arvamuse. Asjaomane liikmesriik lisab oma taotlusele naaberliikmesriikide arvamused. Liikmesriik võib ühes taotluses paluda mitme erandi tegemist.

⁵⁷ Komisjoni 15. mai 2013. aasta delegeeritud määrus (EL) nr 886/2013, millega täiendatakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2010/40/EL, sätestades kasutajatele liiklusohutusega seotud minimaalse üldise liiklusteabe võimalusel tasuta edastamisega seotud andmed ja korra (ELT L 247, 18.9.2013, lk 6).

Komisjon hindab taotlust esimese lõigu kohaselt esitatud põhjenduste alusel. Komisjon võtab nõuetekohaselt arvesse asjaomaste naaberliikmesriikide arvamusi.

Komisjon võib paluda liikmesriigilt lisateavet 30 kalendripäeva jooksul alates esimese lõigu kohase taotluse saamisest. Kui komisjon leiab, et esitatud teave ei ole piisav, võib ta paluda liikmesriigil seda lisateavet täiendada 30 kalendripäeva jooksul alates kõnealuse lisateabe saamisest.

Komisjon teeb otsuse taotletud erandi kohta kuue kuu jooksul esimese lõigu kohase taotluse saamisest või juhul, kui asjaomased liikmesriigid on esitanud kolmanda lõigu kohaselt lisateavet, nelja kuu jooksul vastava teabe saamisest, olenevalt sellest, kumb on hilisem. Kui komisjon ei ole sellise tähtaja jooksul sõnaselget otsust teinud, loetakse erand antuks.

Komisjon teavitab teisi liikmesriike kõigist käesoleva artikli kohaselt tehtud eranditest.

Artikkel 31

Põhivõrgu ja laiendatud põhivõrgu transporditaristu nõuded

1. Liikmesriigid tagavad, et põhivõrgu ja laiendatud põhivõrgu maanteetaristu vastab artikli 30 lõikele 1.
2. Liikmesriigid tagavad, et artikli 29 lõike 1 punktis a osutatud maanteed vastavad põhivõrgu maanteetaristu puhul 31. detsembriks 2030 ja laiendatud põhivõrgu maanteetaristu puhul 31. detsembriks 2040 järgmistele nõuetele:
 - a) maanteed on spetsiaalselt projekteeritud, ehitatud või ajakohastatud mootorsõidukiliikluseks;
 - b) maanteedel on – v.a spetsiaalsetes kohtades või ajutiselt – kummagi sõidusuuna jaoks eraldi sõiduteed, mis on teineteisest eraldatud eraldusribaga, mis ei ole ette nähtud liikluseks, või muude vahenditega, mis tagab samaväärse ohutustaseme, ning
 - c) maanteed ei ristu samal tasandil ühegi maantee, raudtee, trammitee, ratta- ega jalgteega.

3. Liikmesriigid tagavad, et põhivõrgu ja laiendatud põhivõrgu maanteetaristu vastab 31. detsembriks 2040 järgmistele nõuetele:
- a) põhivõrgu maanteede ja laiendatud põhivõrgu maanteede ääres asuvad puhkealad, mis on üksteisest maksimaalselt 60 km kaugusel, neil aladel on ohutu parkida ja seal on selleks piisavalt ruumi ning need on varustatud asjakohaste rajatistega, sealhulgas sanitaarruumidega, mis vastavad mitmekesise tööjõu vajadustele, ning
 - b) artikli 30 lõike 2 punktis c sätestatud nõuded.
4. Liikmesriigid tagavad 31. detsembriks 2040 selliste ohutute ja turvaliste parkimisalade arendamise, mis asuvad põhivõrgu ja laiendatud põhivõrgu maanteede ääres või kuni 3 km sõidu kaugusel üleeuroopalise transpordivõrgu lähimast maanteelt mahasõidust ja keskmiselt on kahe sellise parkimisala vahe maksimaalselt 150 km ning seejuures tagatakse tarbesõidukitele piisav parkimisruum ja järgitakse määruse (EÜ) nr 561/2006 artikli 8a lõikes 1 sätestatud nõudeid. Liikmesriigid võivad keskenduda suure kaubaveomahuga teelõikudele.
5. Liikmesriigid tagavad, et maanteetaristu vastab artikli 30 lõikes 3 sätestatud nõuetele:
- a) põhivõrgu olemasoleva taristu puhul 31. detsembriks 2025 ja laiendatud põhivõrgu olemasoleva taristu puhul 31. detsembriks 2030 ning

- b) põhivõrgu uue taristu puhul 31. detsembriks 2030 ja laiendatud põhivõrgu uue taristu puhul 31. detsembriks 2040, või kui teelõik on valmis varem, siis selle valmimiskuupäevaks.

6. Liikmesriigi taotlusel võtab komisjon nõuetekohaselt põhjendatud juhtudel vastu rakendusaktid, millega tehakse lõigetes 2, 3 ja 4 sätestatud nõuetest erandeid, mis käsitlevad maanteid, kus liiklustihedus ei ületa 10 000 sõidukit päevas mõlemas suunas, või mille aluseks on konkreetsed geograafilised või olulised füüsilised piirangud, sotsiaalmajandusliku kulude-tulude analüüsi negatiivne tulemus või oluline negatiivne mõju keskkonnale või elurikkusele. Iga selline taotlus peab olema piisavalt põhjendatud, võttes arvesse ka seda, et asjaomase taristu suhtes kohaldatakse liiklusohutusele avalduva mõju hindamisi, auditeid ja kontrole ning vajaduse korral direktiivi 2008/96/EÜ kohaseid parandusmeetmeid. Piiriüleste lõikude puhul kooskõlastatakse erandite tegemise taotlus naaberliikmesriigi või -liikmesriikidega. Naaberliikmesriigid võivad esitada erandit taotlevale liikmesriigile oma arvamuse. Asjaomane liikmesriik lisab naaberliikmesriikide arvamused oma taotlusele. Liikmesriik võib ühes taotluses paluda mitme erandi tegemist.

Komisjon hindab taotlust esimese lõigu kohaselt esitatud põhjenduste alusel. Komisjon võtab nõuetekohaselt arvesse asjaomaste naaberliikmesriikide arvamusi.

Komisjon võib paluda liikmesriigilt lisateavet 30 kalendripäeva jooksul alates esimese lõigu kohase taotluse saamisest. Kui komisjon leiab, et esitatud teave ei ole piisav, võib ta paluda liikmesriigil seda lisateavet täiendada 30 kalendripäeva jooksul alates kõnealuse lisateabe saamisest.

Komisjon teeb otsuse taotletud erandi kohta kuue kuu jooksul esimese lõigu kohase taotluse saamisest või juhul, kui asjaomased liikmesriigid on esitanud kolmanda lõigu kohaselt lisateavet, nelja kuu jooksul vastava teabe saamisest, olenevalt sellest, kumb on hilisem. Kui komisjon ei ole sellise tähtaja jooksul sõnaselget otsust teinud, loetakse erand antuks.

Komisjon teavitab teisi liikmesriike kõigist käesoleva artikli kohaselt tehtud eranditest.

Artikkel 32

Maanteetaristu arendamise täiendavad prioriteedid

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

- a) liiklusohutuse parandamine ja edendamine, võttes arvesse mitmesuguste vähem kaitstud kasutajate ja liiklejate, eelkõige piiratud liikumisvõimega inimeste vajadusi;

- b) ummikute leevendamine olemasolevatel maanteedel, eelkõige aruka liikluskorralduse, sealhulgas kellaajast, nädalast või hooajast sõltuvate dünaamiliste ummiku- või teemaksude abil;
- c) edasimineku digitaliseerimis- ja automatiseerimisprotsesside osas, uuenduslike tehnoloogiliste lahenduste, sealhulgas arukate ja automaatsete jõustamisvahendite ning sidetaristu kasutuselevõtmine, et parandada kontrolli maanteetransporti reguleerivale liidu õigusraamistikule vastavuse üle;
- d) maanteetaristu ehitamisel või ajakohastamisel kõnni- ja rattateede katkematus ja juurdepääsetavuse tagamine, et edendada aktiivseid liikumisviise, ning asjakohasel juhul aktiivse liikuvuse taristu parandamine, ning
- e) selliste ohutute ja turvaliste parkimisalade arendamine, mis tagavad tarbesõidukitele piisava parkimisruumi ja vastavad üldvõrku käsitleva määruse (EÜ) nr 561/2006 artikli 8a lõikes 1 sätestatud nõuetele.

5. JAGU

LENNUTRASPORDITARISTU

Artikkel 33

Taristukomponendid

1. Lennutransporditaristu koosneb eelkõige järgmisest:
 - a) õhuruum, lennuliinid ja lennutrassid;
 - b) lennujaamad, sealhulgas taristu ja seadmed, mis on vajalikud maapealseks tegevuseks ja transporditoiminguteks lennujaamaalal, ning vertipordid;
 - c) lennujaamade ühendused üleeuroopalise transpordivõrgu muude transpordiliikidega;
 - d) lennuliikluse korraldamise / aeronavigatsiooniteenuste süsteemid ja nendega seotud seadmed, sealhulgas kosmoses asuvad seadmed;
 - e) taristu, mis on seotud alternatiivkütustega ja seisvate õhusõidukite elektrivarustusega;
 - f) taristu, mis on vajalik alternatiivkütuste kohapealseks tootmiseks ja energiatõhususe parandamiseks ning lennujaamade või lennujaamatoimingute (maapealne teenindus, õhusõidukite käitamine ja reisijate maapealne transport) kliima- ja keskkonnamõju ning mürataseme vähendamiseks;

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

2. Selleks et lennujaam saaks olla üldvõrgu osa, peab see vastama vähemalt ühele järgmisele tingimusele:

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

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

Artikkel 34

Põhivõrgu ja üldvõrgu transporditaristu nõuded

1. Liikmesriigid tagavad järgmise:

- a) üleeuroopalise transpordivõrgu lennujaamad, mille reisijateveo aastane kogumaht on üle 12 miljoni reisija, on 31. detsembriks 2040 ühendatud üleeuroopalise raudteevõrguga, sealhulgas võimaluse korral kiirraudteevõrguga, võimaldades seejuures kaugvedusid, välja arvatud juhul, kui konkreetsed geograafilised või olulised füüsilised piirangud takistavad selliste ühenduste loomist;
- b) üleeuroopalise transpordivõrgu lennujaamad, mille reisijateveo aastane kogumaht on üle nelja miljoni ja alla 12 miljoni reisija, on 31. detsembriks 2050 ühendatud üleeuroopalise raudteevõrguga, või kui lennujaam asub üleeuroopalise raudteevõrgu linnatranspordisõlmes või selle läheduses, nimetatud linnatranspordisõlmega raudtee, metroo, kergraudtee, trammi, kõisraudtee või erandjuhul muude heiteta ühistranspordilahenduste abil, välja arvatud juhul, kui konkreetsed geograafilised või olulised füüsilised piirangud takistavad selliste ühenduste loomist;
- c) igas üleeuroopalise transpordivõrgu lennujaamas on vähemalt üks terminal, mis on mittediskrimineerival viisil avatud kõigile käitajatele ja kasutajatele ning kus kohaldatakse läbipaistvaid ja mittediskrimineerivaid tasusid;

- d) lennutransporditaristu suhtes kohaldatakse ühiseid põhistandardeid, mille eesmärk on kaitsta tsiviillennundust ebaseadusliku sekkumise eest ja mille liit on vastu võtnud kooskõlas Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusega (EÜ) nr 300/2008⁵⁸;
- e) lennuliikluse korraldamise taristu võimaldab ühtse Euroopa taeval rakendamist vastavalt määrustele (EÜ) nr 549/2004, (EÜ) nr 550/2004, (EÜ) nr 551/2004 ja (EL) 2018/1139, lennutransporditoimingute rakendamist, et parandada Euroopa lennundussüsteemi toimivust ja kestlikkust, ning rakendusnormide ja liidu spetsifikatsioonide rakendamist;
- f) lennujaamades võetakse kasutusele alternatiivkütuste taristu kooskõlas määrusega (EL) 2023/1804 ning
- g) põhivõrgu ja üldvõrgu lennujaamad, mille reisijateveo aastane kogumaht on üle nelja miljoni reisija, tagavad põhivõrgu lennujaamade puhul 31. detsembriks 2030 ja üldvõrgu lennujaamade puhul 31. detsembriks 2040 seisevate õhusõidukite jaoks eelkonditsioneeritud õhuvarustuse taristu kommertstranspordiks kasutatavatel lennujaama väravaga ühendatud seisuplatsidel.

⁵⁸ 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).

Esimese lõigu punktides a, b ja g osutatud reisijateveo aastane kogumaht on Eurostati poolt viimase kolme aasta kohta avaldatud statistika põhjal kindlaks määratud keskmine maht ... [käesoleva määruse jõustumise kuupäev].

2. Liikmesriigi taotlusel võtab komisjon nõuetekohaselt põhjendatud juhtudel vastu rakendusaktid, millega tehakse lõike 1 punktides a, b ja g sätestatud nõuetest erandeid, mille aluseks on konkreetsed geograafilised või olulised füüsilised piirangud, raudteesüsteemi puudumine territooriumil, sotsiaal-majandusliku kulude-tulude analüüsi negatiivne tulemus või oluline negatiivne mõju keskkonnale või elurikkusele. Iga selline taotlus peab olema piisavalt põhjendatud. Liikmesriigid võivad ühes taotluses paluda mitme erandi tegemist.

Komisjon hindab taotlust esimese lõigu kohaselt esitatud põhjenduste alusel.

Komisjon võib paluda liikmesriigilt lisateavet 30 kalendripäeva jooksul alates esimese lõigu kohase taotluse saamisest. Kui komisjon leiab, et esitatud teave ei ole piisav, võib ta paluda liikmesriigil seda lisateavet täiendada 30 kalendripäeva jooksul alates kõnealuse lisateabe saamisest.

Komisjon teeb otsuse taotletud erandi kohta kuue kuu jooksul esimese lõigu kohase taotluse saamisest või juhul, kui asjaomased liikmesriigid on esitanud kolmanda lõigu kohaselt lisateavet, nelja kuu jooksul vastava teabe saamisest, olenevalt sellest, kumb on hilisem. Kui komisjon ei ole sellise tähtaja jooksul sõnaselget otsust teinud, loetakse erand antuks.

Komisjon teavitab teisi liikmesriike kõigist käesoleva artikli kohaselt tehtud eranditest.

Artikkel 35

Lennutransporditaristu arendamise täiendavad prioriteedid

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

- a) lennujaamade energiatõhususe ja tegevuse tõhususe suurendamine;
- b) ühtse Euroopa taeva ja koostalitlusvõimeliste süsteemide, eelkõige projekti SESAR raames välja töötatud süsteemide rakendamise toetamine kooskõlas Euroopa lennuliikluse korraldamise üldkavaga, kaasa arvatud selliste süsteemide rakendamise toetamine, mille eesmärk on tagada uute nii mehitatud kui ka mehitamata õhusõidukite ohutu ja täielik integreerimine;
- c) digitaliseerimis- ja automatiseerimisprotsesside parandamine, pidades eelkõige silmas ohutuse ja turvalisuse suurendamist;

- d) lennujaamade ja muude transpordiliikide taristu vahel ning asjakohastel juhtudel lennujaamade ja linnatranspordisõlmede vahel mitmeliigiliste ühenduste parandamine;
- e) kestlikkuse parandamine ning kliima- ja keskkonnamõju leevendamine ja müra vähendamine, eelkõige uue tehnoloogia ja innovatsiooni, alternatiivkütuste, heiteta ja vähese heitega õhusõidukite ning heiteta ja vähese CO₂ heitega taristu ning muu alternatiivkütuste taristu, mis vastab määrusele (EL) 2023/1804, ning kütuste, mis vastavad Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusele (EL) 2023/2405,⁵⁹ kasutuselevõtmise kaudu;
- f) üldvõrgu ja põhivõrgu lennujaamade, mille reisijateveo aastane kogumaht on alla nelja miljoni reisija, II lisas sätestatud viisil ühendamise võrguga ja asjakohasel juhul vastavate linnatranspordisõlmedega raudtee, metroo, kergraudtee, trammi, köisraudtee või erandjuhul muude heiteta ühistranspordi lahenduste abil, ning
- g) seisvate õhusõidukite jaoks eelkonditsioneeritud õhuvarustuse võimaldamise taristu rajamine terminalist eemal asuvatel seisuplatsidel ja väravaga ühendatud seisuplatsidel nendes üleeuroopalise transpordivõrgu lennujaamades, mille reisijateveo aastane kogumaht on alla nelja miljoni reisija.

⁵⁹ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 18. oktoobri 2023. aasta määrus (EL) 2023/2405, milles käsitletakse võrdsete võimaluste tagamist kestliku lennutranspordi jaoks (ELT L, 2023/2405, 31.10.2023, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2023/2405/oj>).

6. JAGU

MITMELIIGILISE KAUBAVEO TERMINALIDE TARISTU

Artikkel 36

Mitmeliigilise kaubaveo terminalide kindlaksmääramine

1. Üleeuroopalise transpordivõrgu mitmeliigilise kaubaveo terminalid on terminalid, mis on mittediskrimineerival viisil avatud kõigile käitajatele ja kasutajatele ning mis:
 - a) asuvad II lisas loetletud üleeuroopalise transpordivõrgu meresadamates või nende kõrval;
 - b) asuvad II lisas loetletud üleeuroopalise transpordivõrgu siseveesadamates või nende kõrval;
 - c) asuvad II lisas loetletud üleeuroopalise transpordivõrgu lennujaamades või
 - d) on liigitatud II lisas loetletud üleeuroopalise transpordivõrgu raudteeterminaliks või siseveetee ääres asuvaks terminaliks.

2. Liikmesriigid teevad kõik endast oleneva selle tagamiseks, et üleeuroopalist transpordivõrku teenindavate mitmeliigilise kaubaveo terminalide läbilaskevõime on piisav, võttes arvesse praeguseid ja tulevase liiklusvooge, eelkõige vooge, mis teenindavad linnatranspordisõlmi, tööstuskeskusi, sadamaid ja logistikakeskusi.
3. Hiljemalt ... [kolm aastat pärast käesoleva määruse jõustumise kuupäeva] teevad liikmesriigid oma territooriumil asuvate mitmeliigilise kaubaveo terminalide turu- ja tulevikuanalüüsi. Kõnealune analüüs peab sisaldama vähemalt järgmist:
 - a) praeguste ja tulevaste kaubavoogude analüüs transpordiliikide kaupa;
 - b) üleeuroopalise transpordivõrgu olemasolevate mitmeliigilise kaubaveo terminalide kindlakstegemine oma territooriumil ja uute mitmeliigilise kaubaveo terminalide või olemasolevate terminalide täiendava ümberlaadimisvõimsuse vajaduse hindamine ning
 - c) punktis b osutatud vajaduste täitmiseks piisava ümberlaadimisvõimsusega mitmeliigilise kaubaveo terminalide asjakohase jaotumise tagamise analüüs, milles võetakse arvesse naaberliikmesriikide piirialadel asuvaid terminale.

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

Liikmesriigid teatavad analüüsi tulemused viivitamata komisjonile.

4. Kui lõikes 3 osutatud analüüsis tehakse kindlaks vajadus uute mitmeliigilise kaubaveo terminalide või olemasolevate terminalide täiendava ümberlaadimisvõimsuse järele, töötavad liikmesriigid välja tegevuskava mitmeliigilise kaubaveo terminalide võrgustiku arendamiseks, sealhulgas kohtades, kus sellised vajadused on kindlaks tehtud.

Tegevuskavast teatatakse komisjonile 12 kuu jooksul lõikes 3 osutatud analüüsi koostamise lõpuleviimisest.

Selle tegevuskava alusel esitavad liikmesriigid komisjonile loetelu raudtee-/maanteeterminalidest ja siseveetee ääres asuvatest terminalidest, mille kohta nad teevad ettepaneku I ja II lisasse kandmiseks.

5. Selleks et raudtee-/maanteeterminal või siseveetee ääres asuv terminal saaks olla üleeuroopalise transpordivõrgu osa ja loetletud II lisas, peab see vastama vähemalt ühele järgmisele tingimusele:
- a) terminalis ümberlaaditavate veoste aastane kogumaht ületab muu kui puistlasti puhul 800 000 tonni ja puistlasti puhul 0,1 % kõigis liidu meresadamates käideldavate vastavate veoste aastasest kogumahust;
 - b) see on peamine raudtee-/maanteeterminal, mille liikmesriik on määranud NUTS 2. tasandi piirkonna jaoks, kui selles NUTS 2. tasandi piirkonnas puudub punktile a vastav raudtee-/maanteeterminal;
 - c) liikmesriik teeb terminali I ja II lisasse kandmise kohta ettepaneku vastavalt käesoleva artikli lõikele 4.

Artikkel 37
Taristukomponendid

Mitmeliigilise kaubaveo terminalid hõlmavad eelkõige järgmist:

- a) taristu, mis ühendab eri transpordiliike terminali alal ja selle läheduses;
- b) seadmed, nagu kraanad, konveierid või muud ümberlaadimisseadmed veoste üleviimiseks ühelt transpordiliigilt teisele ning seadmed veoste positsioneerimiseks ja ladustamiseks;
- c) spetsiaalsed alad, nagu väravaala, vahepealne puhver- ja ooteala, ümberlaadimisala ning sõidu- või laadimisrajad;
- d) terminali tõhusaks toimimiseks vajalikud transpordi IKT-süsteemid, näiteks need, mis hõlbustavad taristu läbilaskevõime planeerimist, transporditoiminguid, transpordiliikidevahelisi ühendusi ja ümberlaadimist, ning
- e) alternatiivkütuste taristu.

Artikkel 38
Transporditaristu nõuded

1. Liikmesriigid teevad kõik endast oleneva, et tagada õiglasel ja mittediskrimineerival viisil, et kõik mitmeliigilise kaubaveo terminalid, mis on mittediskrimineerival viisil avatud kõigile käitajatele ja kasutajatele ning kohaldavad läbipaistvaid ja mittediskrimineerivaid tasusid II lisas loetletud mere- ja siseveesadamates ning kõikides I lisas esitatud kaartidel kindlaks määratud ja II lisas loetletud raudtee-/maanteeterminalides ja siseveetee ääres asuvates terminalides, vastavad järgmistele nõuetele:
 - a) need on ühendatud vähemalt kahe transpordiliigiga, mis on piirkonnas olemas ;
 - b) need on 31. detsembriks 2030 varustatud terminalis või maksimaalselt 3 km kaugusel terminalist vähemalt ühe määruse (EL) 2023/1804 artikli 2 punktis 52 määratletud laadimisjaamaga, mis on ette nähtud raskesõidukite teenindamiseks, ning asjakohasel juhul ühe kõnealuse määruse artikli 2 punktis 59 määratletud tanklaga, mida kasutatakse vesiniku jaoks ja mis on ette nähtud raskeveokite teenindamiseks, ning
 - c) need on varustatud digitaalsete vahenditega, et hõlbustada 31. detsembriks 2030:
 - i) tõhusaid terminalitoiminguid, kusjuures need vahendid võivad hõlmata fotoväravaid, terminali operatsioonisüsteeme, juhi digitaalset sisse- ja väljaregistreerimist, kaameraid või ümberlaadimisseadmete andureid ning raudteeäärseid kaamerasüsteeme, ning

- ii) teabevoogude edastamist terminali sees ning logistikaahela transpordiliikide ja terminali vahel, mille puhul on võimalik vahetada teavet avatud ja koostalitlusvõimeliste süsteemidega.

- 2. Liikmesriigid teevad kõik endast oleneva selleks, et tagada õiglasel ja mittediskrimineerival viisil, et 31. detsembriks 2030 on lõikes 1 osutatud mitmeliigilise kaubaveo terminalidel, mis on raudteevõrguga ühendatud ja kus tehakse vertikaalset ümberlaadimist, piisav ümberlaadimisvõimsus ja suutlikkus käidelda järgmisi kraana abil liigutatavaid ühendveo laadimisüksusi: konteiner, vahetusveovahend ja poolhaagis.
- 3. Liikmesriigid teevad kõik endast oleneva, et tagada õiglasel ja mittediskrimineerival viisil, et lõikes 1 osutatud mitmeliigilise kaubaveo terminalid, mis on ühendatud raudtee põhivõrgu või raudtee laiendatud põhivõrguga, on võimelised ilma manipuleerimiseta vastu võtma 740 m pikkuseid ronge, või kui see ei ole majanduslikult tasuv, piisavate meetmete võtmine 740 m pikkuste rongide vastuvõtmise tõhususe parandamiseks 31. detsembriks 2040.

Käesolevat lõiget ei kohaldata selliste mitmeliigilise kaubaveo terminalide suhtes, mis on ühendatud ainult isoleeritud raudteevõrkudega.

4. Liikmesriigi taotlusel võtab komisjon nõuetekohaselt põhjendatud juhtudel vastu rakendusaktid, millega tehakse käesolevas artiklis osutatud nõuetest erandeid, mille aluseks on konkreetsed geograafilised või olulised füüsilised piirangud (eriti kui terminal asub ruumiliselt piiratud alal), sotsiaal-majandusliku kulude-tulude analüüsi negatiivne tulemus või oluline negatiivne mõju keskkonnale või elurikkusele. Iga selline taotlus peab olema piisavalt põhjendatud. Liikmesriik võib ühes taotluses paluda mitme erandi tegemist.

Komisjon hindab taotlust esimese lõigu kohaselt esitatud põhjenduste alusel.

Komisjon võib paluda liikmesriigilt lisateavet 30 kalendripäeva jooksul alates esimese lõigu kohase taotluse saamisest. Kui komisjon leiab, et esitatud teave ei ole piisav, võib ta paluda liikmesriigil seda lisateavet täiendada 30 kalendripäeva jooksul alates kõnealuse lisateabe saamisest.

Komisjon teeb otsuse taotletud erandi kohta kuue kuu jooksul esimese lõigu kohase taotluse saamisest või juhul, kui asjaomased liikmesriigid on esitanud kolmanda lõigu kohaselt lisateavet, nelja kuu jooksul vastava teabe saamisest, olenevalt sellest, kumb on hilisem. Kui komisjon ei ole sellise tähtaja jooksul sõnaselget otsust teinud, loetakse erand antuks.

Komisjon teavitab teisi liikmesriike kõigist käesoleva artikli kohaselt tehtud eranditest.

Artikkel 39

Mitmeliigilise transporditaristu arendamise täiendavad prioriteedid

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

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

- f) väljumis- ja saabumisteede pikendamine ja elektrifitseerimine, signaalimissüsteemide kohandamine ja rööbastee konfiguratsiooni parandamine;
- g) asjakohasel juhul selle edendamine, et haruteed viidaks üle Euroopa standardsele nominaalsele rööpmelaiusele 1435 mm, ning
- h) sellise mitmeliigilise transporditaristu edendamine, mis hõlbustab tõhusat üleminekut säästvatele transpordiliikidele.

7. JAGU

LINNATRANSPODISÕLMED

Artikkel 40

Linnatranspordisõlmede komponendid

1. Linnatranspordisõlm hõlmab eelkõige järgmist:
 - a) üleeuroopalise transpordivõrgu osaks oleva linnatranspordisõlme transporditaristu, sealhulgas möödasõidud, ning
 - b) üleeuroopalisele transpordivõrgule juurdepääsu punktid, mis on mittediskrimineerival viisil avatud kõigile käitajatele ja kasutajatele, eelkõige sadamad, lennujaamad, samuti raudteejaamad, bussiterminalid ja mitmeliigilise kaubaveo terminalid.

2. Üleeuroopalise transpordivõrgu iga linnatranspordisõlme keskmises oleval linnal on loetletud II lisas. Selleks et linnatranspordisõlm saaks olla üleeuroopalise transpordivõrgu osa ja loetletud II lisas, peab selles elama vähemalt 100 000 inimest, või kui NUTSi 2. tasandi piirkonnas sellist linnatranspordisõlme ei ole, peab see olema asjaomase NUTSi 2. tasandi piirkonna peamine sõlm.

Artikkel 41

Linnatranspordisõlmede nõuded

1. Selleks et tagada kogu võrgu tõhus toimimine ilma kitsaskohtadeta, peavad liikmesriigid üleeuroopalise transpordivõrgu arendamisel linnatranspordisõlmedes tagama järgmise:
- a) alternatiivkütuste laadimis- ja tankimistaristu kättesaadavus kooskõlas määrusega (EL) 2023/1804;
 - b) 31. detsembriks 2027:
 - i) iga linnatranspordisõlme kohta sellise säästva linnalise liikumiskeskonna kava vastuvõtmine, mis hõlmab muu hulgas meetmeid eri transpordiliikide integreerimiseks ja kestlikule liikuvusele üleminekuks, heiteta ja vähese heitega tõhusa liikuvuse, sealhulgas linnalogistika edendamiseks, õhusaaste ja müra vähendamiseks ning asjakohasel juhul kasutajate transpordile juurdepääsu hindamiseks, ja selle kava üle järelevalve teostamine, ning

- ii) linnalise liikumiskeskonna andmete kogumine ja komisjonile esitamine iga linnatranspordisõlme kohta kestlikkuse, ohutuse ja juurdepääsetavuse valdkonnas vastavalt lõikes 2 osutatud näitajatele ja metoodikale;
- c) 31. detsembriks 2030 mitmeliigilise reisijateveo sõlmpunktide väljaarendamine, et hõlbustada esimese ja viimase kilomeetri ühendusi, sealhulgas juurdepääsu ühistransporditaristule ja aktiivsetele liikumisviisidele, ning seejuures on need varustatud vähemalt ühe määruse (EL) 2023/1804 artikli 2 punktis 52 määratletud laadimisjaamaga, mis on ette nähtud busside teenindamiseks; ühtlasi analüüsivad liikmesriigid sellistes sõlmpunktides kõnealuse määruse artikli 2 punktis 59 määratletud tanklate väljaarendamist, mida kasutatakse vesiniku jaoks ja mis on ette nähtud busside teenindamiseks, ning
- d) tuginedes sotsiaal-majanduslikule kulude-tulude analüüsile, 31. detsembriks 2040 vähemalt ühe sellise mitmeliigilise kaubaveo terminali väljaarendamine, mis tagab linnatranspordisõlmes või selle läheduses piisava ümberlaadimisvõimsuse, kui sellist terminali veel ei ole.

Üks mitmeliigilise kaubaveo terminal võib teenindada mitut linnatranspordisõlme ja asuda linnatranspordisõlmes endas või selle läheduses. Liikmesriigid teavitavad sellest komisjoni.

2. Säästva linnalise liikumiskeskonna kavade vastuvõtmisel ja nende üle järelevalve teostamisel teevad kohalikud ametiasutused asjakohasel juhul koostöös riiklike ametiasutustega kõik endast oleneva, et tagada säästva linnalise liikumiskeskonna kavade kooskõla V lisas esitatud suunistega, võttes samal ajal arvesse ka üleeuroopalisi pikamaatranspordi vooge.

Komisjon võtab hiljemalt ... [üks aasta pärast käesoleva määruse jõustumise kuupäeva] vastu rakendusakti, milles:

- a) määratakse kindlaks piiratud hulk näitajad, mida kasutatakse käesoleva artikli lõike 1 punktis b sätestatud andmete kogumiseks;
- b) kehtestatakse käesoleva artikli lõike 1 kohase andmete kogumise ja esitamise metoodika ning
- c) määratakse kindlaks kõnealuste andmete esitamise individuaalsed tähtajad.

Need tähtajad on vahemikus kolm kuni viis aastat.

Rakendusakt koostatakse tihedas koostöös liikmesriikide ning nende piirkondlike ja kohalike ametiasutustega ning seejuures võetakse arvesse andmete kättesaadavust ja juurdepääsetavust kohalikul tasandil, samuti olemasolevaid linnalise liikumiskeskonna kavasid.

Nimetatud rakendusakt võetakse vastu kooskõlas artikli 61 lõikes 3 osutatud kontrollimenetlusega.

3. Komisjon loob hiljemalt ... [üks aasta pärast käesoleva määruse jõustumise kuupäeva] ka internetiliidese, mis võimaldab asjaomastel ametiasutustel säästva linnalise liikumiskeskonna kavad ja lõike 1 punktis b osutatud näitajad esitada ning annab liikmesriikidele võimaluse tagada, et need kavad ja näitajad on esitatud.
4. Ilma et see piiraks artikli 8 lõike 5 kohaldamist, määravad liikmesriigid hiljemalt ... [üks aasta pärast käesoleva määruse jõustumise kuupäeva] säästva linnalise liikumiskeskonna kava riikliku kontaktpunkti ja kehtestavad säästva linnalise liikumiskeskonna kava riikliku programmi, mille eesmärk on toetada linnatranspordisõlmi käesoleva artikli lõike 1 punkti b alapunktis i osutatud säästva linnalise liikumiskeskonna kavade vastuvõtmisel ja rakendamisel.

Artikkel 42

Linnatranspordisõlmede täiendavad prioriteedid

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

- a) esimese ja viimase kilomeetri ühendused artikli 40 lõike 1 punktis b osutatud üleeuroopalisele transpordivõrgule juurdepääsu punktide vahel ja nende juurdepääsupunktidega, et parandada üleeuroopalise transpordivõrgu toimimist, näiteks metrood või trammid;

- b) üleeuroopalise transpordivõrgu taristu ning piirkondliku ja kohaliku säästva transpordi taristu sujuv ühendamine, mis võib hõlmata järgmist:
- i) reisijate puhul võimalus saada teavet, broneerida reise ja maksta nende eest ning saada pileteid digitaalsete mitmeliigilise liikuvuse teenuste kaudu, et võimaldada sõidukite optimeeritud marsruute, eesmärgiga parandada liiklusvoogude juhtimist, liiklusohutust ning vähendada ummikuid ja õhusaastet, ning
 - ii) kaubaveo puhul linnalogistikarajatised, mille eesmärk on tõhustada tarnete konsolideerimist linnapiirkondades, näiteks mikrologistikakeskused ja rattalogistikakeskused, eelkõige need, mis on ühendatud raudtee- ja veetransporditaristuga;
- c) raudtee- ja maanteetaristu ning asjakohasel juhul siseveeteede, lennu- ja meretransporditaristu vahelise reisijateveotaristu kestlik, sujuv ja ohutu ühendamine, sealhulgas aktiivse liikuvuse taristu integreerimine, eeskätt transporditaristu ehitamisel või ajakohastamisel;
- d) raudtee- ja maanteetaristu ning asjakohasel juhul siseveeteede, lennu- ja meretransporditaristu vahelise kaubaveotaristu kestlik, sujuv ja ohutu ühendamine ning asjakohased ühendused logistikaplatvormide ja -rajatistega;
- e) linnapiirkondi läbiva raudtee- ja maanteetranspordi negatiivse mõju leevendamine ;

- f) tõhusa ja vähe müra tekitava heiteta transpordi ja liikuvuse edendamine, sealhulgas linna reisijate- ja kaubaveoks ette nähtud sõidukipargi keskkonnasäästlikumaks muutmine;
- g) asjakohasel juhul ühistranspordi ja aktiivse liikuvuse osakaalu suurendamine selliste meetmete kaudu, millega suunatakse peamiselt reisijate liikuvust nende transpordiliikide poole, sealhulgas ohutu ja turvaline aktiivsete liikumisviiside taristu;
- h) vähe müra tekitava ja vähese CO₂ heitega tõhusa kaubaveo edendamine linnades;
- i) asjakohasel juhul juurdepääsetavuse suurendamine linna- ja maapiirkondade puhul ja nendevahelise ühenduvuse parandamine ning juurdepääs arukale, säästvale ja taskukohasele transpordile ning
- j) selliste konkreetsete meetmete vastuvõtmine, millega edendatakse kõigile käitajatele avatud juurdepääsuga IKT-vahendite ja intelligentsete transpordisüsteemide laiemat kasutuselevõttu, et võimaldada sõidukite optimeeritud marsruute, eesmärgiga parandada liiklusvoogude juhtimist, vähendada ummikuid ja õhusaastet ning parandada liiklusohutust, samuti anda reaajas teavet alternatiivkütuste taristu kättesaadavuse kohta.

IV peatükk

Arukat ja vastupidavat transporti käsitlevad sätted

Artikkel 43

Transpordi IKT-süsteemid

1. Transpordi IKT-süsteemid peavad võimaldama läbilaskevõime ja liikluse korraldamist ning teabevahetust transpordiliikide piires ja nende vahel seoses mitmeliigilise transpordi toimingute ja transpordiga seotud lisaväärtusteenustega, samuti vastupidavuse, ohutuse, turvalisuse, ummikute, tegevuse tulemuslikkuse ja keskkonnatoime parandamist ning lihtsustatud haldusmenetlusi. Transpordi IKT-süsteemid peavad hõlbustama ka sujuvat ühendust taristu ja liikuvate varade vahel.
2. Selleks et tagada koostalitlusvõimeliste põhifunktsioonide olemasolu kõigis liikmesriikides, võetakse kogu liidus kooskõlas liidu õiguses kehtestatud erisätetega ja nende piires kasutusele järgmised transpordi IKT-süsteemid:
 - a) raudteede puhul: ERTMS, kaubaveo- ja reisijateveoteenuste telemaatilised rakendused, millele on osutatud koostalitluse tehnilises kirjelduses, eelkõige Shift2Raili ja Euroopa raudtee ühisettevõtte töö tulemused;
 - b) siseveeteede puhul: jõeteabeteenused;

- c) maanteetranspordi puhul: intelligentsed transpordisüsteemid;
 - d) meretranspordi puhul: laevaliikluse korraldamiseks laevaliikluse seire- ja teabesüsteemi teenused ning teabevahetuseks Euroopa merenduse ühtsete kontaktpunktide keskkond;
 - e) lennutranspordi puhul: lennuliikluse korraldamise / aeronavigatsiooniteenuste süsteemid, eelkõige need, mis tulenevad projektist SESAR; ning
 - f) mitmeliigilise transpordi puhul: elektrooniline kaubaveoteave (eFTI).
3. Asjakohasel juhul võivad liikmesriigid edendada üleeuroopalises transpordivõrgus koordineeritud ja ühtlustatud viisil ka muid transpordi IKT-süsteeme. Need võivad hõlmata raudteede digitaliseerimise parandamist, liidu liikuvuse andmeruumi edendamist ning ettevõtjatevahelist andmevahetust hõlbustavaid raamistikke, kui liit on need kehtestanud, mille eesmärk on tarneahela läbipaistvuse tagamine ja optimeerimine, ning asjakohast IKT-taristut kui aruka jõustamise vahendit, mis võimaldab ettevõtjate ja täitevasutuste vahel andmete reaalajas vahetamist, mis on vajalik kontrollimaks kohaldatavate regulatiivsete nõuete järgimist, sealhulgas sõidukite liikumise ajal.

Artikkel 44

Kestlikud kaubaveeteenused

Liikmesriigid edendavad ühishuviprojekte, millega tagatakse tõhusad üleeuroopalise transpordivõrgu taristut kasutavad kaubaveeteenused ja mis aitavad vähendada kasvuhoonegaaside heidet ning muid negatiivseid sotsiaal-majanduslikke ja keskkonnamõjusid, nagu õhu- ja mürasaaste, ning mille eesmärk on:

- a) soodustada transporditaristu kestlikku kasutamist, sealhulgas selle tõhusat haldamist;
- b) edendada uuenduslike transporditeenuste, sealhulgas Euroopa mereruumi raames lähimereveoühenduste ja transpordi IKT-süsteemide kasutuselevõttu, ning nende teenuste peamiselt keskkonna- ja ohutusalaste eesmärkide saavutamiseks vajaliku täiendava taristu arendamist ;
- c) hõlbustada mitmeliigilise transpordi teenuseid, sealhulgas vajalikke kaasnevaid teabevooge, ning parandada logistikaahelas osalejate, sealhulgas kaubasaatjate, käitajate, teenuseosutajate ja nende klientide koostööd;
- d) soodustada ressursitõhusust ning heiteta ja vähese heitega käitamist, eelkõige tehnoloogia, toimingute, sõidukite veojõu, sõitmise/liikumapanemise, süsteemide ja toimingute planeerimise valdkonnas, või

- e) parandada ühendusi liidu kõige haavatavamate ja isoleeritumate osadega, eelkõige äärepoolseimate piirkondadega ning muude äärepoolsete, saare-, perifeersete ja mägipiirkondadega ning hõredalt asustatud piirkondadega, edendades regulaarseid ja sagedasi transporditeenuseid.

Artikkel 45

Uued tehnoloogiad ja innovatsioon

Selleks et üleeuroopaline transpordivõrk suudaks pidada sammu uuendusliku tehnoloogia arengu ja kasutuselevõtuga, edendavad liikmesriigid ja komisjon koordineeritud viisil ühishuviprojekte, mille eesmärk on eelkõige:

- a) toetada ja edendada transpordi CO₂ heite vähendamist ülemineku kaudu heiteta ja vähese heitega sõidukitele, rongidele, laevadele ja õhusõidukitele, mis kasutavad alternatiivkütuseid, ning muu uuendusliku ja kestliku transpordi- ja võrgutehnoloogia kasutuselevõtu kaudu ;
- b) edendada kujunemisjärgus kestlikke tehnoloogiaid, et edendada ja lihtsustada reisijate ja kauba transporti ja liikuvust;
- c) tõhustada kõigi transpordiliikide CO₂ heite vähendamist, soodustades energiatõhusust, võtta kasutusele alternatiivkütustel töötavad heiteta ja vähese heitega lahendused, ning luua vastav taristu, võimaluse korral sünergia kaudu üleeuroopalise energiavõrguga;

- d) toetada uue digitehnoloogia kasutuselevõttu, eelkõige edendada andmevahetust ja katkematu hõlmavusega ühenduvustaristut kogu võrgus, et tagada digitaalse taristu kõrgeim tase ja parim toimimine ning saavutada ulatuslikum automatiseerimine, keskendudes eriti raudteesektorile;
- e) parandada inimeste liikumise ja kaubaveo ohutust ja kestlikkust;
- f) parandada võrgu toimimist, haldamist, juurdepääsetavust, koostalitlusvõimet, mitmeliigilisust ja tõhusust, sealhulgas digitaalsete mitmeliigilise liikuvuse teenuste, näiteks liikuvuse kui teenuse lahenduste arendamise kaudu;
- g) edendada tõhusaid viise kõigile transporditeenuste kasutajatele ja osutajatele ühenduste, koostalitlusvõime ja mitmeliigilise transpordi kohta ning nende transpordivalikute keskkonnamõju kohta hõlpsasti kättesaadava ja arusaadava teabe pakkumiseks;
- h) edendada negatiivse välismõju, nagu ummikute, tervisekahju ja igat liiki saastamise, sealhulgas müra ja heite vähendamise meetmeid;
- i) võtta kasutusele turvalisuse tagamise tehnoloogia ;
- j) parandada transporditaristu vastupidavust häiringutele ja kliimamuutustele taristu ajakohastamise ja projekteerimise ning digitaalsete küberturvaliste lahenduste abil, mille eesmärk on kaitsta võrku loodusõnnetuste ja inimtegevusest tingitud katastroofide korral, ning

- k) edendada veelgi transpordi IKT-süsteemide ja uute tehnoloogiliste lahenduste arendamist ja kasutuselevõttu nii transpordiliikide piires kui ka nende vahel.

Esimese lõigu punkti b kohaldamisel võib asjaomane transporditaristu:

- i) hõlmata juurdepääsu võrgule, torujuhtmeid ja muid energiavarustuseks vajalikke rajatisi;
- ii) võtta arvesse taristu ja sõiduki liidest, sealhulgas nutilaadimist ja kahe-suunalist laadimist;
- iii) hõlmata transpordi IKT-süsteemte;
- iv) toimida energiakeskusena, mis teenindab eri transpordiliike, et ühendada kohalik puhta energia tootmine heiteta liikuvuse rakendustega, ning
- v) aidata kaasa muude majanduse CO₂ heite vähendamist kiirendavate tehnoloogiate kasutuselevõtule.

Artikkel 46
Taristu vastupidavus

1. Ühishuviprojektide kavandamisel ja rakendamisel teevad liikmesriigid kõik asjakohased jõupingutused, et suurendada taristu turvalisust ja vastupidavust kliimamuutustele, looduslikele ohtudele, hübriidohtudele, inimtegevusest tingitud katastroofidele, õnnetustele ja töökatkestustele ning liidu transpordisüsteemi toimimist mõjutavatele tahtlikele häiretele. Eelkõige võetakse arvesse järgmist:
 - a) vastastikune sõltuvus, seosed ja ahelmõju teiste võrkudega, nagu telekommunikatsiooni- ja elektrivõrk;
 - b) ohutus, turvalisus ja toimimine olukorras, kus ohte on mitu;
 - c) taristu struktuurielementide kvaliteet, pidades silmas taristu kogu olelusringi ja pöörates erilist tähelepanu keskkonnatingimustele ja tulevastele prognoositavatele ilmastikutingimustele;
 - d) elanikkonnakaitse vajadused häiringutele reageerimise korral, sealhulgas seoses ohtlike kaupade transpordiga, ning
 - e) küberturvalisus ja taristu vastupidavus, pöörates erilist tähelepanu piiriülesele taristule.

2. Selliste ühishuviprojektide puhul, mille keskkonnamõju tuleb hinnata kooskõlas direktiiviga 2011/92/EL, tuleb tagada kliimakindlus. Kliimakindluse tagamisel võetakse arvesse uusimaid kättesaadavaid parimaid tavasid ja suuniseid, et tagada transporditaristu vastupidavus kliimamuutuste kahjulikule mõjule; selleks hinnatakse kliimatundlikkust ja -riski, nähakse ette asjakohased kohanemismeetmed ning võetakse kulude-tulude analüüsis arvesse kasvuhoonegaaside heite kulusid. Ilma et see piiraks muude liidu õigusaktide kohaldamist, ei kohaldata seda nõuet selliste projektide suhtes, mille keskkonnamõju hindamise hankemenetlust alustati enne ... [käesoleva määruse jõustumise kuupäev].
3. Hiljemalt ... [kaks aastat pärast käesoleva määruse jõustumise kuupäeva] hindab komisjon tihedas koostöös asjaomaste liikmesriikidega põhivõrgu vastupidavust ja haavatavust kliimamuutuste tagajärgede suhtes; hinnangu põhjal võib komisjon välja töötada ja teha üldsusele kättesaadavaks parimad tavad seoses võimalike kohanemismeetmetega võrgu vastupidavuse tagamiseks.

Artikkel 47

Oht julgeolekule või avalikule korrale

1. Liikmesriigid teevad kõik endast oleneva, et tagada, et üleeuroopalise transpordivõrgu taristu on kaitstud julgeoleku- või avaliku korra ohtude eest, hinnates julgeoleku või avaliku korraga seotud võimalikke riske, mis tulenevad kolmanda riigi ettevõtja osalemisest ühishuviprojektis või sellisele projektile kaasaaitamisest.
2. Selleks et teha kindlaks, kas kolmanda riigi ettevõtja osalemine ühishuviprojektis võib julgeoleku või avaliku korraga seotud põhjustel tõenäoliselt mõjutada taristut, võivad liikmesriigid arvesse võtta osalemise võimalikku mõju muu hulgas järgmisele:
 - a) taristu ehitamiseks, käitamiseks ja hooldamiseks vajalike sisendite tarnimine, ning
 - b) juurdepääs tundlikule teabele, sealhulgas isikuandmetele, või võime sellist teavet seoses taristu ehitamise, käitamise ja hooldamisega kontrollida.

Liikmesriigid võivad eelkõige arvesse võtta ka määruse (EL) 2019/452 artikli 4 lõikes 2 loetletud tegureid.

3. Ilma et see piiraks määruse (EL) 2019/452 kohaldamist ning iga liikmesriigi ainuvastutust oma riikliku julgeoleku eest kooskõlas ELi lepingu artikli 4 lõikega 2 ja õigust kaitsta oma olulisi julgeolekuhuve kooskõlas ELi toimimise lepingu artikliga 346, teavitab liikmesriik, kui ta leiab, et kolmanda riigi ettevõtja osalemine ühishuviprojektis või sellisele projektile kaasaaitamine võib julgeoleku või avaliku korraga seotud põhjustel tõenäoliselt mõjutada üleeuroopalise transpordivõrgu taristut, komisjoni mis tahes asjakohastest meetmetest, mis on võetud sellise riski maandamiseks.
4. Käesolevat artiklit ei kohaldata ühishuviprojekti puhul füüsilise isiku osaluse ega panuse suhtes, sealhulgas sellise füüsilise isiku suhtes, kes osutab kolmanda riigi ettevõttes teatava ajavahemiku jooksul teisele isikule ja tema juhtimise all teenuseid, mille eest kõnealune füüsiline isik saab tasu.

Artikkel 48
Sõjaväeline liikuvus

1. Kui ehitatakse või ajakohastatakse taristut üleeuroopalise transpordivõrgu nendes osades, mis kattuvad sõjaväelise transpordivõrguga, mis on kindlaks määratud dokumendis „Sõjaväelise liikuvusega seotud sõjalised nõuded ELi piires ja väljaspool ELi“, mille nõukogu kiitis heaks 26. juunil 2023 ja 23. oktoobril 2023, ning mis tahes hilisemas sõjalisi nõudeid muutvas dokumendis, mis edaspidi heaks kiidetakse, kaaluvad liikmesriigid, kas on vajalik, asjakohane ja teostatav minna kaugemale käesoleva määruse III peatükis sätestatud nõuetest, et võtta arvesse vägede ja materjali sõjaväelise transpordi massi, suurust või ulatust.
2. Hiljemalt ... [üks aasta pärast käesoleva määruse jõustumise kuupäeva] ja võttes arvesse liikmesriikide põhiseadusest tulenevaid nõudeid, viib komisjon läbi uuringu, et teha kindlaks, millised on võimalused lühikese etteteatamisega suurteks liikumisteks kogu liidus, sealhulgas sõjaväeliseks liikuvuseks. Selle uuringu käigus konsulteerib komisjon liikmesriikidega.

Artikkel 49
Hooldus ja projekti olelusring

Ilma et see piiraks liikmesriikide vastutust taristu hooldamise planeerimisel, rahastamisel ja haldamisel ning ilma et see piiraks eelarve aastasuse põhimõtet, teevad liikmesriigid asjakohasel juhul kõik endast oleneva, tagamaks:

- a) et üleeuroopalise transpordivõrgu taristut hooldatakse nii, et selle puhul on kogu kasutusea jooksul tagatud kõrge teenus- ja ohutustase, mis on kohandatud liiklusvoole, ning ehitamise või ajakohastamise kavandamisel võetakse arvesse selle ennetava hoolduse vajadusi, vastupidavuse parandamist ja hinnangulisi kulusid taristu kogu kasutusea jooksul;
- b) maantee ja vajaduse korral siseveeteede taristu pikaajaliste hoolduskavade kehtestamine, ning
- c) kooskõla üleeuroopalise transpordivõrgu arendamisega seotud raudteetaristu hooldus- ja uuendusvajaduste ning direktiivi 2012/34/EL artikli 8 lõikes 1 osutatud raudteetaristu arendamise suunava strateegia ja direktiivi 2012/34/EL artiklis 30 osutatud lepingu vahel.

Artikkel 50

Kõigi kasutajate juurdepääs

Üleeuroopaline transporditaristu võimaldab sujuvat liikuvust ja juurdepääsetavust kõigile kasutajatele, eelkõige:

- a) transpordivaesust kogevatele või haavatavas olukorras olevatele inimestele, sealhulgas puuetega või piiratud liikumisvõimega inimestele, ning
- b) inimestele, kes elavad äärepoolseimates piirkondades ning muudes äärepoolsetes, maa-, saare-, perifeersetes ja mägipiirkondades ning hõredalt asustatud piirkondades.

V peatükk
Euroopa transpordikoridoride
vahendite ja horisontaalsete prioriteetide
rakendamine

Artikkel 51

Euroopa transpordikoridoride vahend ja horisontaalsed prioriteedid

1. Euroopa transpordikoridorid on vahend, millega hõlbustatakse üleeuroopalise transpordivõrgu põhivõrgu ja laiendatud põhivõrgu osade koordineeritud rakendamist, ning nende eesmärk on eelkõige parandada piiriüleseid ühendusi, et rajada puuduvad ühendused ja kõrvaldada kitsaskohad liidus ning, kui see on asjakohane, parandada ühendusi naaberriikide üleeuroopalise transpordivõrguga.
2. Selleks et saavutada ressursitõhus mitmeliigiline transport ja aidata parema territoriaalse koostöö kaudu kaasa ühtekuuluvusele, keskendutakse Euroopa transpordikoridoride puhul järgmisele:
 - a) transpordiliikide integreerimine, et tugevdada kõige keskkonnasõbralikumaid transpordiliike, eelkõige raudtee-, sisevee- ja lähimerevedu;

- b) võrgu koostalitlusvõime ja katkematus;
 - c) taristu koordineeritud arendamine kõigi transpordiliikide puhul, eelkõige piiriülestes lõikudes, pidades eeskätt silmas koostalitlusvõimelise raudtee-kaubaveosüsteemi ja toimiva pikamaa raudtee-, sealhulgas kiirraudtee-reisijateveovõrgu arendamist kogu liidus ning pidades samuti silmas siseveeteede ja meretransporditaristu tõhusa ja kestliku muude transpordiliikidega integreerimise tagamist;
 - d) transpordi digitaliseerimist ja koostalitlusvõimet teenivate uuenduslike lahenduste koordineeritud ja integreeritud väljatöötamise ja kasutuselevõtu toetamine, ning
 - e) alternatiivkütuste taristu kasutuselevõtu edendamine.
3. Euroopa transpordikoridorid võimaldavad liikmesriikidel saavutada kooskõlastatud ja sünkroniseeritud lähenemisviisi taristusse investeerimisel.
4. Üleeuroopalise transpordivõrgu rakendamise kaks horisontaalset prioriteeti on ERTMS ja Euroopa mereruum. Käesoleva peatüki kohaselt loodud vahendid hõlbustavad ERTMSi õigeaegset kasutuselevõttu ning meretransporditaristu ja -teenuste integreerimist üleeuroopalisse transpordivõrku.

Artikkel 52

Euroopa transpordikoridoride ja horisontaalsete prioriteetide koordineerimine

1. Selleks et hõlbustada Euroopa transpordikoridoride, ERTMSi ja Euroopa mereruumi koordineeritud rakendamist, määrab komisjon kokkuleppel asjaomaste liikmesriikidega ning pärast konsulteerimist Euroopa Parlamendi ja nõukoguga ning, kui see on asjakohane, Euroopa transpordikoridoridesse kuuluvate naaberriikidega, iga koridori ja iga horisontaalse prioriteedi jaoks ühe Euroopa koordinaatori.
2. Euroopa koordinaatori valimisel lähtutakse eelkõige tema teadmistest transpordi, suurprojektide rahastamise ning sotsiaal-majandusliku ja keskkonnavalase hindamisega seotud küsimustes ning tema kogemustest liidu poliitika kujundamisel. Euroopa koordinaator valitakse kuni nelja aasta pikkuseks ametiajaks, mida võib pikendada. Euroopa koordinaatori volitused on seotud ühe koridori või horisontaalse prioriteedi rakendamisega.
3. Komisjoni otsuses Euroopa koordinaatori määramise kohta täpsustatakse, kuidas tuleb lõigetes 5, 6 ja 7 osutatud ülesandeid täita.
4. Euroopa koordinaator tegutseb komisjoni nimel ja eest; komisjon osutab vajalikke sekretariaaditeenuseid.

5. Euroopa koordinaatorid teevad järgmist:

- a) toetavad asjaomase Euroopa transpordikoridori või horisontaalse prioriteedi koordineeritud rakendamist;
- b) koostavad koos asjaomaste liikmesriikidega tööplaani ja teostavad asjakohasel juhul Euroopa transpordikoridoridesse kuuluvate naaberriikidega konsulteerides järelevalvet selle rakendamise üle vastavalt artiklile 54;
- c) konsulteerivad kõnealuse tööplaani ja selle rakendamise osas vastavalt koridorifoorumiga või horisontaalsete prioriteetide nõuandefoorumiga ning teavitavad foorumit korrapäraselt tööplaani rakendamisest;
- d) teatavad liikmesriikidele, Euroopa transpordikoridoridesse kuuluvatele naaberriikidele, Euroopa Parlamendile ning komisjonile ja vajaduse korral teistele Euroopa transpordikoridori või horisontaalse prioriteedi arendamises otseselt osalevatele üksustele võimalikest tekkinud raskustest, eelkõige juhul, kui koridori või horisontaalse prioriteedi arendamine on takistatud, et aidata leida sobivaid lahendusi, ning

- e) esitavad igal aastal Euroopa Parlamendile, nõukogule, komisjonile ja asjaomastele liikmesriikidele aruande Euroopa transpordikoridoride ja horisontaalsete prioriteetide rakendamisel tehtud edusammude kohta; selles iga-aastases aruandes keskendutakse peamiste prioriteetide ja investeringute osas tehtud edusammudele, kirjeldatakse nende rakendamisel tekkinud probleemide olemust ja soovitatakse võimalikke lahendusi.

6. Ilma et see piiraks määruse (EL) nr 913/2010 kohaste raudtee-kaubaveo haldusstruktuuride pädevusi ning liikmesriikide pädevust taristu haldamisel ja rahastamisel, teevad Euroopa transpordikoridoride Euroopa koordinaatorid tihedat koostööd asjaomaste liikmesriikide ja raudtee-kaubaveo haldusstruktuuridega, et:

- a) aidata määrata kindlaks Euroopa transpordikoridoride raudtee-kaubaveoliinidel toimuva raudtee-kaubaveoga seotud prioriteedid ja investeerimisvajadused, võttes arvesse üleeuroopalise transpordivõrgu jaoks tulenevat kasu ja käesolevas määruses sätestatud üldisi valmimiskuupäevi, ning
- b) teostada järelevalvet raudtee-kaubaveoteenuste toimimise üle ning teha kindlaks võimalikud takistused, näiteks tehnilised, haldusalased ja käitamisega seotud takistused, pöörates erilist tähelepanu piiriülesele mõõtmele, ning anda sellega seoses soovitusi, kui see on asjakohane.

7. Euroopa transpordikoridoride Euroopa koordinaatorid:
- a) teevad tihedat koostööd asjaomaste liikmesriikidega, et aidata määrata kindlaks Euroopa transpordikoridoride raudtee-reisijateveoliinidega seotud prioriteetidid ja investeerimisvajadused, ning
 - b) teostavad järelevalvet raudtee-reisijateveoteenuste toimimise üle ning teevad kindlaks võimalikud takistused, näiteks tehnilised, haldusalsed ja käitamisega seotud takistused, pöörates erilist tähelepanu piiriülesele mõõtmele, ning annavad sellega seoses soovitusi, kui see on asjakohane.
8. Euroopa transpordikoridoride Euroopa koordinaatorid teevad tihedat koostööd asjaomaste liikmesriikidega, et hõlbustada asjakohasel juhul kontakte ja koordineerimist merendusvaldkonna ja siseveeteede esindajate vahel, et suurendada nende omavahelist koostoimet.
9. Määruse (EL) 2021/1153 artikli 14 lõike 4 kohaselt konsulteerib komisjon Euroopa transpordikoridori või horisontaalsete prioriteetide jaoks Euroopa ühendamise rahastust liidu rahaliste vahendite eraldamise taotlusi läbi vaadates Euroopa koordinaatoriga tema pädevuse raames, et tagada iga koridori või horisontaalse prioriteedi järjepidevus ja areng, võttes samas arvesse võrguühendusi. Euroopa koordinaator kontrollib, kas liikmesriikide või asjakohasel juhul naaberriikide poolt Euroopa ühendamise rahastust kaasrahastamiseks esitatud projektid on kooskõlas käesoleva artikli lõike 5 punktis b osutatud tööplaani prioriteetidega.

10. Kui Euroopa koordinaator ei suuda täita oma ülesandeid rahuldavalt ja kooskõlas käesolevas artiklis sätestatud nõuetega, võib komisjon igal ajal pärast asjaomaste liikmesriikidega konsulteerimist tema ametivolitused lõpetada. Komisjon teavitab oma otsusest Euroopa Parlamenti ja nõukogu ning määrab lõikes 1 sätestatud korras uue Euroopa koordinaatori.

Artikkel 53

Euroopa transpordikoridoride ja horisontaalsete prioriteetide juhtimine

1. Iga Euroopa transpordikoridori ja horisontaalse prioriteedi puhul abistavad asjaomast Euroopa koordinaatorit tema tööplaani ja selle rakendamisega seotud ülesannete täitmisel sekretariaat ja nõuandefoorum (vastavalt „koridorifoorum“ ja „horisontaalse prioriteedi nõuandefoorum“).
2. Koridorifoorumi asutab ametlikult ja seda juhib Euroopa koordinaator. Asjaomased liikmesriigid lepivad kokku neis liikmetes, kes osalevad koridorifoorumil nende vastavat Euroopa transpordikoridori osa puudutavates küsimustes, tagavad raudtee-kaubaveo haldusstruktuurid esindatuse ning hõlbustavad muude asjaomaste taristuettevõtjate, näiteks meresadamate ja siseveesadamate käitajate esindatuse tagamist.
3. Komisjon konsulteerib Euroopa transpordikoridoridesse kuuluvate naaberriikidega liikmete teemal, kes osalevad koridorifoorumil nende vastavat Euroopa transpordikoridori osa puudutavates küsimustes.

4. Kokkuleppel asjaomaste liikmesriikidega võib Euroopa koordinaator moodustada ja juhtida koridoriga tegelevaid töörühmi, kes keskenduvad oma töös järgmisele:
- a) uue tehnoloogia ja taristu koostalitlusvõime ja kasutuselevõtt;
 - b) taristuprojektide koordineeritud arendamine ja rakendamine piiriülestes lõikudes;
 - c) piiriülesed raudtee-reisijateveoteenused;
 - d) tegevusalased kitsaskohad;
 - e) linnatranspordisõlmed;
 - f) koostöö kolmandate riikidega; ning
 - g) muud teemad, mida peetakse vajalikuks.

Kui see on asjakohane, teeb Euroopa koordinaator töörühmade tegevusega seoses koostööd ja kooskõlastab tegevust raudtee-kaubaveo haldusstruktuuridega, et vältida töö dubleerimist.

5. Horisontaalse prioriteedi nõuandefoorumi asutab ja seda juhib Euroopa koordinaator. Asjaomased liikmesriigid ning vajaduse korral ja viimastega kokkuleppel asjaomaste naaberriikide ja vastavate sektorite esindajad võivad osaleda horisontaalse prioriteedi nõuandefoorumil. Iga liikmesriik määrab ERTMSi nõuandefoorumile ühe vastutava riikliku esindaja, kes osaleb selles liikmesriigis ERTMSi kasutuselevõtu koordineerimises. Euroopa koordinaator võib moodustada ka ajutisi töörühmi.
6. Asjaomased liikmesriigid teevad Euroopa koordinaatoriga koostööd, osalevad koridorifoorumil ja horisontaalse prioriteedi nõuandefoorumil ning annavad Euroopa koordinaatorile käesolevas artiklis sätestatud ülesannete täitmiseks vajalikku teavet, sealhulgas üleeuroopalise transpordivõrgu arendamisele kaasa aitavates asjaomastes riiklikes kavades ja programmides sisalduvat teavet koridoride arendamise kohta.

7. Euroopa koordinaator võib tööplaani ja selle rakendamise osas konsulteerida piirkondlike ja kohalike ametiasutustega, taristuettevõtjatega, transpordiettevõtjatega ning eelkõige ettevõtjatega, kes on raudtee-kaubaveo haldusstruktuuride liikmed, tarniva tööstusega, transpordikasutajatega ja asjaomaste sidusrühmadega. Samuti võib direktiivi (EL) 2021/1187 kohaldamisalasse kuuluvate ühishuviprojektide rakendamisega seoses konsulteerida kõnealuse direktiivi artikli 2 punktis 6 määratletud määratud asutustega. Lisaks teeb ERTMSi eest vastutav Euroopa koordinaator tihedat koostööd Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusega (EL) 2016/796⁶⁰ loodud Euroopa Liidu Raudteeameti ja Euroopa Raudtee Ühissettevõttega ning Euroopa mereruumi koordinaator teeb tihedat koostööd Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusega (EÜ) nr 1406/2002⁶¹ loodud Euroopa Meresõiduohutuse Ametiga.

⁶⁰ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 11. mai 2016. aasta määrus (EL) 2016/796, mis käsitleb Euroopa Liidu Raudteeametit ja millega tunnistatakse kehtetuks määrus (EÜ) nr 881/2004 (ELT L 138, 26.5.2016, lk 1).

⁶¹ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 27. juuni 2002. aasta määrus (EÜ) nr 1406/2002, millega luuakse Euroopa Meresõiduohutuse Amet (ELT L 208, 5.8.2002, lk 1).

Artikkel 54

Euroopa koordinaatori tööplaani

1. Iga Euroopa transpordikoridori ja kahe horisontaalse prioriteedi Euroopa koordinaator koostab hiljemalt ... [kaks aastat pärast käesoleva määruse jõustumise kuupäeva] ja seejärel iga nelja aasta tagant tööplaani, mis sisaldab üksikasjalikku analüüsi Euroopa koordinaatori pädevusse kuuluva koridori või horisontaalse prioriteedi rakendamise seisu kohta ning selle vastavuse kohta käesoleva määruse nõuetele ja koridori või prioriteedi edasise arendamise prioriteetidele.
2. Tööplaani koostatakse tihedas koostöös asjaomaste liikmesriikidega ja asjakohasel juhul Euroopa transpordikoridoridesse kuuluvate naaberriikidega ning konsulteerides koridorifoorumiga ja raudtee-kaubaveo haldusstruktuuridega või horisontaalse prioriteedi nõuandefoorumiga. Asjaomased liikmesriigid peavad Euroopa transpordikoridori käsitleva tööplaani heaks kiitma. Konsulteeritakse Euroopa transpordikoridoridesse kuuluvate naaberriikidega. Komisjon esitab tööplaani teavitamise eesmärgil Euroopa Parlamendile ja nõukogule.

Tööplaani koostamisel võtab Euroopa koordinaator arvesse määruse (EL) nr 913/2010 artiklis 9 osutatud rakenduskava.

3. Euroopa transpordikoridori käsitlevas tööplaanis esitatakse asjaomase koridori rakendamise seisu üksikasjalik analüüs, mis hõlmab eelkõige järgmist:
- a) koridori omaduste, eelkõige piiriülestele lõikude kirjeldus;
 - b) analüüs koridori vastavuse kohta transporditaristule esitatavatele nõuetele, mis on sätestatud käesolevas määruses, ja sellega seoses tehtud edusammude, sealhulgas võimalike viivituste kohta;
 - c) puuduvad ühendused ja kitsaskohad, mis takistavad koridori arendamist, pöörates erilist tähelepanu piiriülestele lõikudele;
 - d) vajalike investeeringute, sealhulgas koridori, eriti selle piiriülestele lõikude arendamiseks ja valmimiseks vajalike projektide elluviimiseks eraldatud või kavandatud erinevate finantseerimis- ja rahastamisallikate analüüs;
 - e) investeerimisvajaduste täitmist ja kitsaskohtade kõrvaldamist käsitlevate võimalike lahenduste kirjeldus, eelkõige koridori reisijate- ja kaubaveoliinide ning ühenduste puhul, pidades silmas käesolevas määruses ette nähtud tähtaegade järgimise eesmärki;

- f) kava, mis võib hõlmata soovituslikke vahe-eesmärke ning mis on mõeldud transpordiliikidevaheliste ja -siseste füüsiliste, tehniliste, digitaalsete, tegevusalaste ja haldustakistuste kõrvaldamiseks ning tõhusa ja juurdepääsetava mitmeliigilise transpordi edendamiseks, pöörates erilist tähelepanu raudteele ja selle piiriülestele lõikudele ja puuduvatele riiklikele ühendustele.

Investeeringute analüüsimiseks ja kava koostamiseks teeb Euroopa koordinaator järgmist:

- i) võtab arvesse käesoleva määruse artikli 60 lõikes 1 osutatud riiklike kavasad ja programme;
- ii) teeb kooskõlas määruse (EL) nr 913/2010 artikliga 11 raudtee-kaubaveoga seotud aspektides koostööd koridori juhatuse ja nõukoguga;
- iii) võtab mitmeliigilise kaubaveo terminalidega seotud aspektides arvesse koridoriga seotud analüüsielemente, liikmesriikide poolt käesoleva määruse artikli 36 lõike 4 kohaselt koostatud tegevuskavasid ja määruse (EL) nr 913/2010 artikli 18 punktis b osutatud nimekirja;

- iv) võtab reisijateveoteenustega seotud aspektis arvesse artikli 52 lõike 7 punkti b kohase järelevalve tulemusi ning
- v) võtab arvesse Euroopa Kontrollikoja soovitusi ja määratud asutuste tööd, nagu on sätestatud direktiivis (EL) 2021/1187;
- g) raudtee-kaubaveo haldusstruktuuride poolt määruse (EL) nr 913/2010 artikli 19 lõike 2 kohaselt tehtud raudtee-kaubaveo tulemuslikkuse jälgimise tulemused ning määruse (EL) nr 913/2010 artikli 9 lõike 1 kohaselt kindlaks määratud eesmärgid, sihid ja meetmed, mille kaudu püütakse saavutada käesoleva määruse artiklis 19 sätestatud käitamisalaseid prioriteete;
- h) koostöös asjaomaste liikmesriikide, asjaomaste kohalike ametiasutuste ja säästva linnalise liikumiskeskonna kava riiklike kontaktpunktidega kindlaks määratud meetmed, mida rakendatakse linnatranspordisõlmedes ja mis võivad aidata kaasa kaubaveo ja reisijateveo tõhusale toimimisele koridoris ning üleeuroopalise transpordivõrgu eesmärkide saavutamisele, olles samal ajal kooskõlas asjaomaste säästva linnalise liikumiskeskonna kavadega;
- i) koostöös asjaomaste liikmesriikidega kindlaks määratud prioriteedid koridori arendamisel;

- j) analüüs kliimamuutuste võimaliku mõju kohta taristule ja vajaduse korral kavandatud meetmed kliimamuutustele vastupidavuse suurendamiseks ning
- k) kasvuhoonegaaside heite, müra ja asjakohasel juhul muude negatiivsete välismõjude vähendamise meetmed.

4. Euroopa koordinaator pakub liikmesriikidele ning asjakohasel juhul ja vajaduse korral naaberriikidele toetust tööplaani rakendamisel, eelkõige seoses järgmisega:

- a) riiklikul planeerimisel prioriteetide seadmine, aidates kindlaks teha rakendamisega seotud probleemid ja kitsaskohad, sealhulgas tegevusalased probleemid igas koridoris või iga horisontaalse prioriteedi puhul;
- b) projektide ja investeeringute kavandamine, nendega seotud kulud ja Euroopa transpordikoridoride või horisontaalsete prioriteetide rakendamise hinnanguline ajakava ning
- c) vajaduse korral töö piiriüleste taristuprojektide koordineerimiseks, ehitamiseks või haldamiseks vastavalt artikli 8 lõikele 6 loodud ühtse üksuse järelevalveorganis või samalaadses juhtorganis.

Artikkel 55
Rakendusaktid

1. Ilma et see piiraks käesoleva määruse artikli 8 lõike 5 kohaldamist, võtab komisjon ELi toimimise lepingu artikli 172 teise lõigu kohasel asjaomaste liikmesriikide heakskiidul vastu rakendusaktid iga Euroopa transpordikoridori rakendamiseks, mis hõlmavad selle peamisi piiriüleseid lõike, samuti piiratud arvu muude eriprojektide rakendamiseks, mis on koridori toimimise seisukohast keskse tähtsusega, et luua puuduvad ühendused või kõrvaldada peamised kitsaskohad. Rakendusaktidega hõlmatavate projektide valik põhineb analüüsil, milles liikmesriigid on kokku leppinud käesoleva määruse artikli 54 kohaselt koostatud Euroopa koordinaatorite esimeses tööplaanis. Rakendusaktide eesmärk on tagada sidusate prioriteetide kehtestamine taristu jaoks ning investeringute kavandamiseks, kehtestades kindlaksmääratud projektide rakendamiseks soovituslikud vahe-eesmärgid ja eeldatava ajakava. Rakendusaktid koostatakse tihedas koostöös asjaomaste liikmesriikidega ja neid ajakohastatakse iga nelja aasta järel või kõnealuste liikmesriikide taotlusel.

Kõnealused rakendusaktid võetakse vastu kooskõlas artikli 61 lõikes 3 osutatud kontrollimenetlusega.

2. Ilma et see piiraks käesoleva määruse artikli 8 lõike 5 kohaldamist ja kui asjaomased liikmesriigid on selle ELi toimimise lepingu artikli 172 teise lõigu kohaselt heaks kiitnud, võib komisjon võtta vastu rakendusakte piiriüleste lõikude rakendamiseks või horisontaalsete prioriteetide rakendamiseks. Rakendusaktid koostatakse tihedas koostöös asjaomaste liikmesriikidega ja neid ajakohastatakse iga nelja aasta järel või kõnealuste liikmesriikide taotlusel.

Kõnealused rakendusaktid võetakse vastu kooskõlas artikli 61 lõikes 3 osutatud kontrollimenetlusega.

3. Komisjon võtab vastu rakendusaktid lõikes 1 ja 2 osutatud rakendusaktide muutmiseks, et võtta arvesse tehtud edusamme, esinenud viivitusi või ajakohastatud riiklikke programme. Kõnealused rakendusaktid võetakse vastu kooskõlas artikli 61 lõikes 3 osutatud kontrollimenetlusega.

4. Kuni käesolevas artiklis osutatud rakendusaktide täieliku rakendamiseni ja kui kõnealustes rakendusaktides ei ole sätestatud teisiti, esitavad asjaomased liikmesriigid komisjonile iga kahe aasta järel aruande tehtud edusammude kohta, tuues eelkõige välja riikliku eelarvekavaga võetud rahalised kohustused. Aruandes võib osutada artikli 57 kohaselt kogutud teabele.

Artikkel 56

Koostöö Euroopa transpordikoridorides

ja horisontaalsetes prioriteetides osalevate naaberriikidega

1. Euroopa transpordikoridori või konkreetseid naaberriike hõlmava horisontaalse prioriteedi Euroopa koordinaatoril on õigus teha nende riikidega koostööd ja kaasata neid asjakohastesse koridoride tegevustesse, näiteks koridorifoorumisse või artikli 53 lõigete 2 ja 4 kohaselt loodud tööühmadesse või horisontaalse prioriteedi nõuandefoorumisse, kui see on asjakohane.
2. Euroopa koordinaator võib teha koostööd ka rahvusvaheliste organisatsioonidega, kui ta viib ellu Euroopa transpordikoridoride või horisontaalse prioriteediga seotud tegevusi, mis hõlmavad nende rahvusvaheliste organisatsioonide liikmeks olevaid naaberriike.
3. Liit võib sõlmida asjaomaste naaberriikidega kõrgetasemelisi kokkuleppeid, et saavutada koordineeritud ja sünkroniseeritud lähenemisviis Euroopa transpordikoridoride ja horisontaalsete prioriteetide rakendamisele.

VI peatükk

Ühissätted

Artikkel 57

Aruandlus ja järelevalve

1. Liikmesriigid teavitavad komisjoni korrapäraselt, põhjalikult ja läbipaistvalt edusammudest, mida on tehtud üleeuroopalise transpordivõrgu väljakujundamisel ühishuviprojektide rakendamise kaudu ja selleks tehtud investeeringutest.
2. Nimetatud teave sisaldab iga-aastaseid tehnilisi andmeid, mis on seotud III peatükis sätestatud transporditaristu nõuetega, välja arvatud juhul, kui sellist teavet on üleeuroopalise transpordivõrgu tasandil muude liidu rakenduste või andmebaaside jaoks juba kogutud.
3. Edastamine tagatakse automaatselt üleeuroopalise transpordivõrgu interaktiivse geograafilise ja tehnilise infosüsteemi (TENtec) kaudu. Kuni TENteci automatiseeritud andmevahetusfunktsioon hakkab täies ulatuses toimima, tagatakse selline edastamine iga kahe aasta järel.

4. Ühishuviprojektidega seotud investeeringute puhul edastavad liikmesriigid iga kahe aasta järel finantsandmed iga-aastaste koondandmetena transpordiliikide ja võrkude kaupa (põhivõrgu, laiendatud põhivõrgu ja üldvõrgu kohta).
5. Komisjon võtab vastu rakendusaktid, millega kehtestatakse käesoleva artikli lõike 2 kohaselt edastatavate tehniliste andmete loetelu. Kõnealused rakendusaktid võetakse vastu kooskõlas artikli 61 lõikes 3 osutatud kontrollimenetlusega.
6. Komisjon tagab, et TENtec on avalikult ja hõlpsasti ligipääsetav, võimaldades automaatset andmevahetust riiklike süsteemidega ning muude asjakohaste liidu rakenduste ja andmeallikatega. TENtec sisaldab projektipõhist ja ajakohastatud teavet liidu kaasrahastamise vormide ja summade ning iga projekti edenemise kohta.

Samuti tagab komisjon, et TENtec ei tee üldsusele kättesaadavaks teavet, mis on konfidentsiaalne või võiks kahjustada või lubamatult mõjutada liikmesriigi riigihankemenetlusi.
7. Komisjon ja liikmesriigid teevad kõik endast oleneva, et tagada TENteci infosüsteemis sisalduvate andmete kvaliteet, täielikkus ja järjepidevus. Nad teevad koostööd, et võimaldada automaatset andmevahetust riiklike süsteemide ja andmeallikate ning TENteci vahel.

Artikkel 58
Võrgu ajakohastamine

1. Kui asjaomane liikmesriik kiidab selle vastavalt ELi toimimise lepingu artikli 172 teisele lõigule heaks, on komisjonil õigus võtta kooskõlas käesoleva määruse artikliga 62 vastu delegeeritud õigusakte I ja II lisa muutmiseks, et:
 - a) võtta arvesse muutusi, mis tulenevad artikli 21 lõike 3 punktis a, artikli 25 lõike 4 punktides a ja b ning artikli 33 lõikes 2 sätestatud kvantitatiivsetest künnistest ja artikli 25 lõike 4 punktis c sätestatud kvalitatiivsetest nõuetest; sellega seoses komisjon:
 - i) lisab üldvõrku siseveesadamad, meresadamad ja lennujaamad, mille puhul tõendatakse, et nende viimase kolme aasta keskmine liiklusmaht ületab asjaomast künnist, ning
 - ii) jätab üldvõrgust välja meresadamad ja lennujaamad, juhul kui on tõendatud, et nende viimase kuue aasta keskmine liiklusmaht moodustab alla 85 % asjaomasest künnisest, välja arvatud üldvõrku kuuluvad meresadamad, mille puhul on täidetud artikli 25 lõike 4 punktides d või e sätestatud tingimused, või asjaomase liikmesriigi taotlusel;

- b) lisab asjaomase liikmesriigi taotlusel üldvõrku või põhivõrku siseveesadamad, meresadamad ja lennujaamad, kui see taristu on omandanud täiendava Euroopa lisaväärtuse tänu oma geostrateegilisele tähtsusele liidu jaoks ja kui on tõendatud, et III peatüki asjaomase jao nõuded on täidetud, või kui on mõistlikult põhjendatud, et kõnealuste nõuete täitmine toimub asjaomaste tähtaegade jooksul;
- c) lisab üleeuroopalisest transpordivõrku linnatranspordisõlmed, mille puhul tõendatakse, et nad vastavad artikli 40 lõikes 2 sätestatud nõuetele;
- d) jätab asjaomase liikmesriigi taotlusel üleeuroopalisest transpordivõrgust välja linnatranspordisõlmed, kui on tõendatud, et need ei vasta enam artikli 40 lõikes 2 sätestatud tingimustele;
- e) jätab asjaomase liikmesriigi taotlusel ja nõuetekohaselt põhjendatud juhtudel ning asjaomase linnatranspordisõlme vastavate asutuste nõusolekul üleeuroopalisest transpordivõrgust välja linnatranspordisõlmed, mis vastavad artikli 40 lõikes 2 sätestatud nõuetele;

- f) lisab üleeuroopalisse transpordivõrku raudtee-/maanteeterminalid ning siseveete ääres asuvad terminalid, mille liikmesriik on artikli 36 lõike 5 kohaselt kindlaks määranud, jätab raudtee-/maanteeterminalid asjaomase liikmesriigi taotlusel üleeuroopalisest transpordivõrgust välja või jätab artikli 36 lõike 1 punktides a, b ja c osutatud mitmeliigilise kaubaveo terminali asjaomase liikmesriigi taotlusel välja, või
- g) kohandab asjaomase liikmesriigi poolt artikli 57 lõike 1 kohaselt esitatud teabe põhjal rangelt piiratud ulatuses maantee-, raudtee- ja siseveeteede taristu kaarte, et kajastada võrgu väljakujundamisel tehtud edusamme; komisjon ei tee kõnealuste kaartide kohandamisel marsruutides muid muudatusi peale nende, mis on lubatud asjaomase projekti loa andmise otsusega.

Esimese lõigu punktis a osutatud kohandused põhinevad Eurostati avaldatud värskematel kättesaadavatel statistilistel andmetel või nende puudumisel liikmesriikide statistikaametite andmetel, v.a aastad, mida on mõjutanud liiklusvoogude olulist vähenemist põhjustavad ettenägematud sündmused.

Kui esimese lõigu punktis d osutatud viisil jäetakse üleeuroopalisest transpordivõrgust liikmesriigi taotlusel välja linnatranspordisõlmed, lisatakse taotlusele asjaomase linnatranspordisõlme vastavate asutuste arvamus.

Esimese lõigu punktis g osutatud kohandus võib hõlmata lisade kaartidel punktiirjoonega märgitud uusehituste staatuse kohandamist, sealhulgas naaberliikmesriigi või - liikmesriikide nõusolekul nende piiriülest ühenduste staatuse kohandamist. Kohandus võib samuti hõlmata piiriülest lõikude ajakohastamist mõlema asjaomase liikmesriigi nõusolekul.

2. Delegeeritud õigusaktiga, millega lisatakse II lissasse vastavalt käesoleva artikli lõike 1 punktile c linnatranspordisõlm:

- a) pikendatakse artikli 41 lõike 1 punktides b ja c sätestatud tähtaegu kolme aasta võrra, vastavalt kuni 31. detsembrini 2030 ja 31. detsembrini 2033. Pärast artikli 41 lõike 1 punktis b või c sätestatud tähtaegade möödumist II lisas loetletud linnatranspordisõlmede puhul pikendatakse neid tähtaegu kolme aasta võrra pärast kõnealuse delegeeritud õigusakti jõustumist, ning
- b) pikendatakse artikli 41 lõike 1 punktis d sätestatud nõuete täitmise tähtaega viie aasta võrra kuni 31. detsembrini 2045. Pärast artikli 41 lõike 1 punktis d sätestatud tähtaja möödumist II lisas loetletud linnatranspordisõlmede puhul pikendatakse seda tähtaega viie aasta võrra pärast kõnealuse delegeeritud õigusakti jõustumist.

3. Delegeeritud õigusaktiga, millega lisatakse I ja II lissasse käesoleva artikli lõike 1 punkti f kohaselt raudtee-/maanteeterminal:

- a) pikendatakse artikli 38 lõike 1 punktis c ja artikli 38 lõikes 2 sätestatud tähtaegu kolme aasta võrra kuni 31. detsembrini 2033. Pärast artikli 38 lõike 1 punktis c ja artikli 38 lõikes 2 sätestatud tähtaegade möödumist I ja II lissas loetletud raudtee-/maanteeterminalide puhul pikendatakse neid tähtaegu kolme aasta võrra pärast kõnealuse delegeeritud õigusakti jõustumist, ning
- b) pikendatakse artikli 38 lõikes 3 sätestatud tähtaega viie aasta võrra kuni 31. detsembrini 2045. Pärast artikli 38 lõikes 3 sätestatud tähtaja möödumist I ja II lissas loetletud raudtee-/maanteeterminalide puhul pikendatakse seda tähtaega viie aasta võrra pärast kõnealuse delegeeritud õigusakti jõustumist.

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

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

5. Kui ELi toimimise lepingu artikli 172 teisest lõigust ei tulene teisiti, on komisjonil õigus võtta kooskõlas käesoleva määruse artikliga 62 vastu delegeeritud õigusakte IV lisa muutmiseks, et lisada või kohandada naaberriikide transporditaristuvõrkude soovituslikke kaarte. Sellised delegeeritud õigusaktid põhinevad transporditaristuvõrke käsitlevatel kõrgetasemelistel kokkulepetel liidu ja asjaomaste naaberriikide vahel.

Artikkel 59

Avaliku ja erasektori sidusrühmade kaasamine

Asjakohastel juhtudel järgitakse ühishuviprojektide planeerimise ja ehitamise etapis projektist mõjutatud piirkondlike ja kohalike ametiasutuste ning kodanikuühiskonna kaasamise ja nendega konsulteerimise siseriiklikke menetlusi. Direktiivi (EL) 2021/1187 kohaldamisalasse kuuluvate ühishuviprojektide puhul tuleb järgida selle direktiivi nõudeid. Komisjon edendab vastavate heade tavade vahetamist, eelkõige seoses haavatavas olukorras olevate inimestega konsulteerimise ja nende kaasamisega.

Artikkel 60

Riiklike kavade vastavusse viimine liidu transpordipoliitikaga

1. Liikmesriigid tagavad, et üleeuroopalise transpordivõrgu arendamist toetavad riiklikud kavad ja programmid on kooskõlas liidu transpordipoliitikaga ning käesolevas määruses sätestatud prioriteetide ja tähtaegadega. Samuti võtavad nad muu hulgas arvesse asjaomaste koridoride tööplaanides ja asjaomaste liikmesriikide horisontaalsetes prioriteetides ning, kui see on asjakohane, artikli 55 lõigetes 1 ja 2 osutatud rakendusaktides sätestatud prioriteete.
2. Liikmesriigid esitavad komisjonile üleeuroopalise transpordivõrgu arendamisele kaasa aitavate asjakohaste riiklike kavade või programmide kavandid või nende kokkuvõtte ja nende mis tahes olulised muudatused, tehes seda võimalikult kiiresti pärast kõnealuse kava või programmi asjus avaliku konsulteerimise alustamist.

Komisjon võib esitada arvamuse riiklike kavade ja programmide kavandite kooskõla kohta käesolevas määruses sätestatud prioriteetidega ning vastavate Euroopa transpordikoridoride ja horisontaalsete prioriteetide tööplaanides ning artikli 55 lõigete 1 ja 2 kohaselt vastu võetud rakendusaktides ette nähtud prioriteetidega. See arvamus ei mõjuta riiklike kavade ja programmide kehtivust ega takista nende vastuvõtmist ja kohaldamist.

Liikmesriigid esitavad komisjonile pärast vastuvõtmist ka lõplikud riiklikud kavad või programmid.

Artikkel 61
Komiteemenetlus

1. Komisjoni abistab komitee. Nimetatud komitee on komitee määruse (EL) nr 182/2011 tähenduses.
2. Käesoleva määruse artikli 23 lõike 3 teise lõigu kohaldamisel abistab komisjoni nõukogu direktiivi 91/672/EMÜ⁶² artikli 7 alusel loodud komitee.
3. Käesolevale lõikele viitamisel kohaldatakse määruse (EL) nr 182/2011 artiklit 5.

Kui komitee arvamust ei esita, ei võta komisjon rakendusakti eelnõu vastu ja kohaldatakse määruse (EL) nr 182/2011 artikli 5 lõike 4 kolmandat lõiku.

⁶² Nõukogu 16. detsembri 1991. aasta direktiiv 91/672/EMÜ siseveeteedel kauba- ja reisijateveo siseriiklike laevajuhitunnistuste vastastikuse tunnustamise kohta (EÜT L 373, 31.12.1991, lk 29).

Artikkel 62

Delegeeritud volituste rakendamine

1. Komisjonile antakse õigus võtta vastu delegeeritud õigusakte käesolevas artiklis sätestatud tingimustel.
2. Artikli 11 lõikes 3 ning artikli 58 lõigetes 1 ja 5 osutatud õigus võtta vastu delegeeritud õigusakte antakse komisjonile viieks aastaks alates ... [käesoleva määruse jõustumise kuupäevast]. Komisjon esitab delegeeritud volituste kohta aruande hiljemalt üheksa kuud enne viieaastase tähtaja möödumist. Volituste delegerimist pikendatakse automaatselt samaks ajavahemikuks, välja arvatud juhul, kui Euroopa Parlament või nõukogu esitab selle suhtes vastuväite hiljemalt kolm kuud enne iga ajavahemiku lõppemist.
3. Euroopa Parlament ja nõukogu võivad artikli 11 lõikes 3 ning artikli 58 lõigetes 1 ja 5 osutatud volituste delegerimise igal ajal tagasi võtta. Tagasivõtmise otsusega lõpetatakse otsuses nimetatud volituste delegerimine. Otsus jõustub järgmisel päeval pärast selle avaldamist *Euroopa Liidu Teatajas* või otsuses nimetatud hilisemal kuupäeval. See ei mõjuta juba jõustunud delegeeritud õigusaktide kehtivust.

4. Enne delegeeritud õigusakti vastuvõtmist konsulteerib komisjon kooskõlas 13. aprilli 2016. aasta institutsioonidevahelises parema õigusloome kokkuleppes sätestatud põhimõtetega iga liikmesriigi määratud ekspertidega.
5. Niipea kui komisjon on delegeeritud õigusakti vastu võtnud, teeb ta selle samal ajal teatavaks Euroopa Parlamendile ja nõukogule.
6. Artikli 11 lõike 3 ning artikli 58 lõigete 1 ja 3 alusel vastu võetud delegeeritud õigusakt jõustub üksnes juhul, kui Euroopa Parlament ega nõukogu ei ole kahe kuu jooksul pärast õigusakti teatavakstegemist Euroopa Parlamendile ja nõukogule esitanud selle suhtes vastuväiteid või kui Euroopa Parlament ja nõukogu on enne selle tähtaja möödumist komisjonile teatanud, et nad ei esita vastuväidet. Euroopa Parlamendi või nõukogu algatusel pikendatakse seda tähtaega kahe kuu võrra.

Artikkel 63

Läbivaatamine

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

Hindamisel võetakse arvesse iga-aastast aruannet ja Euroopa koordinaatorite poolt artikli 52 lõike 5 punkti e ja artikli 54 lõike 1 kohaselt koostatud tööplaaned ning artikli 60 lõikes 1 osutatud riiklikke kavasid ja programme.

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

- a) vastavus käesolevale määrusele;
- b) käesoleva määruse rakendamisel tehtud edusammud, sealhulgas mis tahes võimalikud viivitused;
- c) reisija- ja kaubaveovoogude muutused;
- d) riikide transporditaristusse tehtavate investeeringute areng; ning
- e) vajadus käesoleva määruse muutmise järele.

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

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

Artikkel 64

Põhivõrgu, laiendatud põhivõrgu ja üldvõrgu valmimise hilinemine

1. Kui põhivõrgu, laiendatud põhivõrgu ja üldvõrguga seotud töö alustamisel või lõpuleviimisel esineb märkimisväärsed viivitusi võrreldes artiklis 55 osutatud rakendusaktides sätestatud esialgse eeldatava ajakavaga, võib komisjon paluda asjaomasel liikmesriigil või asjaomastel liikmesriikidel esitada viivituse põhjendused. Liikmesriik esitab või liikmesriigid esitavad need põhjendused kolme kuu jooksul alates komisjoni taotluse saamisest. Saadud vastuse põhjal konsulteerib komisjon viivituse põhjustanud probleemi lahendamiseks asjaomase liikmesriigi või asjaomaste liikmesriikidega.
2. Kui viivitus on seotud mõne Euroopa transpordikoridori lõiguga, kaasatakse Euroopa koordinaator, et aidata liikmesriikidel probleemi lahendada.

3. Ilma et see piiraks ELi toimimise lepingu artiklis 258 ja käesoleva määruse artikli 8 lõikes 5 sätestatud menetluse kohaldamist, võib komisjon juhul, kui liikmesriik või liikmesriigid on põhivõrgu, laiendatud põhivõrgu või üldvõrguga seotud töö alustamisel või lõpetamisel põhjustanud ilma piisava põhjenduseeta märkimisväärse viivituse, pärast asjaomase liikmesriigi või asjaomaste liikmesriikide poolt käesoleva artikli esimese lõike kohaselt esitatud põhjenduste kaalumistesitada asjaomastele liikmesriikidele kõnealuse viivituse kõrvaldamiseks ja edasiste viivituste vältimiseks või vähendamiseks soovitusel.

Artikkel 65

Erandid

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

Artikli 17 sätteid, mis on seotud Euroopa standardse nominaalse raudtee rööpmelaiusega 1 435 mm, ei kohaldata Iirimaa, saarte ja äärepoolseimate piirkondade suhtes.

Artikkel 66

Määruse (EL) 2021/1153 muutmine

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

Artikkel 67

Määruse (EL) nr 913/2010 muutmine

Määrust (EL) nr 913/2010 muudetakse järgmiselt.

- 1) Artikkel 1 asendatakse järgmisega:

„Artikkel 1

Eesmärk ja kohaldamisala

1. Käesolevas määruses kehtestatakse konkurentsivõimeliseks raudteekaubaveoks kasutatavate rahvusvaheliste raudteekoridoride korraldamise, juhtimise ja haldamise normid, pidades silmas konkurentsivõimeliseks kaubaveoks kasutatava Euroopa raudteevõrgu arendamist. Selles sätestatakse kaubaveokoridoride korraldamise ja haldamise ning neisse tehtavate soovituslike investeeringute kavandamise normid.
2. Käesolevat määrust kohaldatakse kaubaveokoridorides sisalduva raudteeinfrastruktuuri juhtimise, haldamise ja kasutamise suhtes, ilma et see piiraks liikmesriikide vastutust sellise infrastruktuuri planeerimise ja rahastamise eest.“

2) Artikkel 2 asendatakse järgmisega:

„Artikkel 2

Mõisted

1. Käesolevas määruses kasutatakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu 21. novembri 2012. aasta direktiivi 2012/34/EL (millega luuakse ühtne Euroopa raudteepiirkond)* artiklis 3 määratletud mõisteid.
2. Lisaks lõikes 1 osutatud mõistetele kasutatakse veel järgmisi mõisteid:
 - a) „kaubaveokoridor“ – Euroopa Parlamendi ja nõukogu ... määruse (EL) 2024/... (üleeuroopalise transpordivõrgu arendamist käsitlevate liidu suuniste kohta)⁺** artikli 11 lõikes 1 ja kõnealuse määruse III lisas kirjeldatud Euroopa transpordikoridori raudtee-kaubaveoliinid, sealhulgas raudteeinfrastruktuur ja selle juurde kuuluvad seadmed ning asjakohased raudteeteenused vastavalt direktiivile 2012/34/EL;
 - b) „rakenduskava“ – dokument, milles on esitatud vahendid, strateegia ja meetmed, mida asjaomased isikud kavatsevad rakendada ning mis on vajalikud ja piisavad kaubaveokoridori korraldamiseks ja haldamiseks;

⁺ ELT: palun sisestada teksti dokumendis PE-CONS .../... (2021/0420(COD)) sisalduva määruse number ja kuupäev.

- c) „terminal“ – kaubaveokoridoris asuv rajatis, mis on spetsiaalselt kohandatud kaubarongide lasti peale- või mahalaadimiseks ning raudtee-kaubaveo teenuste ühendamiseks maantee-, mere-, jõe- ja õhuveo teenustega või kaubarongide koostamiseks või koosseisu muutmiseks, samuti vajadusel piiriületustoimingute läbiviimiseks ühispiiril Euroopa kolmandate riikidega.
- d) „Euroopa koordinaator“ – määruse (EL) .../...⁺⁺ artiklis 52 osutatud koordinaator.

* ELT L 343, 14.12.2012, lk 32.

** ELT L ...“

- 3) II peatüki pealkiri asendatakse järgmisega:

„KAUBAVEOKORIDORIDE KORRALDAMINE JA JUHTIMINE“.

⁺⁺ ELT: palun sisestada teksti dokumendis PE-CONS .../... (2021/0420(COD)) sisalduva määruse number.

4) Artikkel 3 asendatakse järgmisega:

„Artikkel 3

Kaubaveokoridoride korraldamine ja juhtimine

1. Liikmesriigid ja kõnealusesse Euroopa transpordikoridori kuuluva kaubaveokoridori eest vastutavad raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjad kohandavad kaubaveokoridori juhtimist alates ... [käesoleva muutmismääruse jõustumise kuupäev] või juhul, kui muudetakse Euroopa transpordikoridori teetrasside valikut vastavalt määruse 2024/...⁺⁺ artikli 11 lõikele 3, 18 kuu jooksul pärast kõnealuse muudatuse kuupäeva. Nõuetekohaselt põhjendatud juhtudel ja pärast komisjonilt nõusoleku saamist võib tähtaega pikendada 24 kuuni. Kaubaveokoridori nõukogu ja juhatus võtavad vastu vajalikud meetmed, et kohandada kaubaveokoridori korraldust ja juhtimist käesoleva määruse artiklite 9–19 kohaselt vastavalt uuele geograafilisele ühendamisele.
2. Kaubaveokoridori nõukogu võib otsustada käsitleda koridoris osutatavate rahvusvaheliste raudtee-reisijateveoteenuste haldus-, käitus- ja koostalitlusaspekte. Artikleid 11 ja 14 ei kohaldata nende teenuste suhtes.“

5) Artiklid 4–7 jäetakse välja.

6) Artiklit 8 muudetakse järgmiselt:

a) lõiked 1 ja 2 asendatakse järgmisega:

- „1. Iga raudteekaubaveokoridori jaoks moodustavad asjaomased liikmesriigid nõukogu, mis vastutab kaubaveokoridori üldiste eesmärkide määratlemise, järelevalve ning käesoleva artikli lõikes 7 ning artiklites 9 ja 11, artikli 14 lõikes 1 ja artiklis 22 selgesõnaliselt sätestatud meetmete võtmise eest. Nõukokku kuuluvad asjaomaste liikmesriikide ametiasutuste esindajad. Nõukogu hindab korrapäraselt kooskõla üldeesmärkide ja juhatuse poolt artikli 9 lõike 1 punkti c kohaselt kindlaks määratud eesmärkide vahel.
2. Iga raudteekaubaveokoridori jaoks moodustavad asjaomased raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjad ja vajadusel direktiivi 2012/34/EL artikli 7 lõikes 2 osutatud jaotamisasutused juhatuse, kes vastutab käesoleva artikli lõigetes 5, 7, 8 ja 9 ning käesoleva määruse artiklites 9–12, artikli 13 lõikes 1, artikli 14 lõigetes 2, 6 ja 9, artikli 16 lõikes 1, artikli 17 lõikes 1 ning artiklites 18 ja 19 selgesõnaliselt sätestatud meetmete võtmise eest. Juhatusse kuuluvad raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjate esindajad.“;

b) lisatakse järgmised lõiked:

„2a. Liikmesriik, kes on kasutanud enne ... [käesoleva muutmismääruse jõustumise kuupäev] artikli 5 lõiget 4, võib otsustada, et tema territooriumil raudteeinfrastruktuuri eest vastutav raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja ei osale käesoleva artikli lõike 2 kohaselt moodustatud juhatuses ajavahemiku jooksul, mis ei ületa kümnet aastat alates ... [käesoleva muutmismääruse jõustumise kuupäev]. Asjaomane liikmesriik teatab oma otsusest viivitamata komisjonile ja teistele asjaomases kaubaveokoridoris osalevatele liikmesriikidele.

Sellisel juhul teevad asjaomane liikmesriik ja asjaomane raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja juhatusega koostööd, kui see on vajalik nimetatud juhatuse ülesannete täitmiseks.

Käesoleva lõike esimest lõiku kasutav liikmesriik võib igal ajal selles osutatud kümneaastase ajavahemiku jooksul otsustada, et tema territooriumil raudteeinfrastruktuuri eest vastutav raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja osaleb käesoleva artikli lõike 2 kohaselt loodud juhatuses. Ta teatab oma otsusest viivitamata komisjonile ja teistele asjaomases kaubaveokoridoris osalevatele liikmesriikidele.

- 2b. Iirimaa võib otsustada, et tema ametiasutuste ja tema territooriumil raudteeinfrastruktuuri eest vastutava raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja esindajad ei osale lõigete 1 ja 2 kohaselt loodud nõukogus, juhatuses või mitte kummaski neist. Iirimaa teavitab oma otsusest viivitamata komisjoni ja teisi asjaomases kaubaveokoridoris osalevaid liikmesriike.

Sellisel juhul teevad ametiasutused ja asjaomane raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja või asjaomased raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjad koostööd nõukogu ja juhatusega, kui see on vajalik nende organite ülesannete täitmiseks.

Iirimaa võib igal ajal pärast seda otsustada, et tema ametiasutuste esindajad ja tema territooriumil raudteeinfrastruktuuri eest vastutav raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja või raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjad osalevad lõigete 1 ja 2 kohaselt moodustatud nõukogus, juhatuses või mõlemas. Ta teatab oma otsusest viivitamata komisjonile ja teistele asjaomases kaubaveokoridoris osalevatele liikmesriikidele.“;

c) lõiked 4–8 asendatakse järgmisega:

- „4. Nõukogu teeb otsused nõukogus osalevate asjaomaste liikmesriikide ametiasutuste esindajate vastastikuse kokkuleppe alusel.
5. Juhatus teeb otsused, sealhulgas otsused seoses oma õigusliku staatuse, organisatsioonilise struktuuri loomise, ressursside ja personaliga juhatuses osalevate asjaomaste raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjate esindajate vastastikuse kokkuleppe alusel. Juhatus võib olla sõltumatu juriidiline isik. Ta võib tegutseda Euroopa majandushuvigrupina, nagu see on määratletud nõukogu 25. juuli 1985. aasta määruses (EMÜ) nr 2137/85 Euroopa majandushuvigrupi kohta *.
6. Nõukogu ja juhatuse kohustused ei mõjuta raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjate sõltumatust, mis on ette nähtud direktiivi 2012/34/EL artikli 4 lõikega 2.

7. Juhatus moodustab nõuanderühma, kuhu kuuluvad kaubaveekoridori terminalide, sealhulgas vajaduse korral mere- ja siseveesadamate juhid ja omanikud. Nimetatud nõuanderühm võib esitada arvamuse juhatuse iga ettepaneku kohta, millel on otsene mõju investeeringutele ja terminalide haldamisele. Nõuanderühm võib esitada ka omaalgatuslikke arvamusi. Juhatus võtab kõiki neid arvamusi arvesse. Juhatuse ja nõuanderühma vaheliste vaidluste korral võib nõuanderühm pöörduda nõukogu poole. Juhatus teavitab asjaomast Euroopa koordinaatorit ning tegutseb vahendajana ning esitab selles küsimuses õigeaegselt arvamuse. Samuti võib asjaomane Euroopa koordinaator esitada selles küsimuses õigeaegselt arvamuse. Lõppotsuse teeb siiski juhatus.

8. Juhatus moodustab nõuanderühma, kuhu kuuluvad raudtee-ettevõtjad, kes on huvitatud kaubaveokoridori kasutamisest. Nõuanderühm võib esitada arvamuse juhatuse iga ettepaneku kohta, millel on tagajärgi ettevõtjate jaoks. Nõuanderühm võib esitada ka omaalgatuslikke arvamusi. Juhatus võtab kõiki neid arvamusi arvesse. Juhatuse ja nõuanderühma vaheliste vaidluste korral võib nõuanderühm pöörduda nõukogu poole. Nõukogu teavitab kaubaveokoridoriga seotud Euroopa koordinaatorit ja direktiivi 2012/34/EL artiklis 55 osutatud reguleerivaid organeid. Nõukogu on vahendaja rollis ja esitab selles küsimuses õigeaegselt oma arvamuse. Samuti võib asjaomane Euroopa koordinaator esitada selles küsimuses õigeaegselt arvamuse. Lõpliku otsuse teeb siiski juhatus.

* ELT L ¹⁹⁹, 31.7.1985, lk 1.“;

d) lisatakse järgmine lõige:

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

7) Artikkel 9 asendatakse järgmisega:

„Artikkel 9

Kaubaveokoridori arendamise meetmed

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

Kava sisaldab järgmist:

- a) kaubaveokoridori omaduste, sealhulgas kitsaskohtade kirjeldus ning kaubaveokoridori korralduse ja haldamise parandamiseks vajalike meetmete kava;
- b) lõikes 3 osutatud uuringu peamised andmed;

- c) kaubaveokoridori eesmärgid, eelkõige kaubaveokoridori tulemuslikkuse osas, mida väljendatakse teenuse kvaliteedi ja kaubaveokoridori läbilaskevõimsusena vastavalt käesoleva määruse artiklile 19, ning vajaduse korral nende eesmärkidega seotud kvantitatiivsed või kvalitatiivsed sihid. Eesmärkide ja sihtide puhul võetakse arvesse määruse (EL) .../...⁺ artiklis 19 sätestatud prioriteete;
- d) meetmed artiklite 12–19 rakendamiseks ja meetmed kaubaveokoridori tulemuslikkuse parandamiseks, tuginedes artikli 19 lõikes 3 osutatud hindamise tulemustele, pidades silmas käesoleva lõike punktis c osutatud eesmärkide ja sihtide saavutamist;
- e) artikli 8 lõigetes 7 ja 8 osutatud nõuanderühmade seisukohad ja hinnang seoses koridori arendamisega;
- f) kokkuvõtte artiklis 11 osutatud koostööst ja konsulteerimise tulemustest, sealhulgas artikli 8 lõigetes 7 ja 8 osutatud nõuanderühmade arvamused ning kokkuvõtte teiste sidusrühmade vastustest.

⁺ ELT: palun sisestada teksti dokumendis PE-CONS .../... (2021/0420(COD)) sisalduva määruse number.

Rakenduskava koostamisel võtab juhatus arvesse määruse (EL) .../...⁺ artiklis 54 osutatud Euroopa koordinaatori tööplaanis sisalduvaid eesmärgesid ja meetmeid.

Rakenduskava sisaldab viidet tööplaani elementidele, mis on olulised kaubaveokoridoris toimuva raudtee-kaubaveo seisukohast.

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

2. Juhatus vaatab rakenduskava korrapäraselt ja vähemalt iga nelja aasta järel läbi, võttes arvesse selle rakendamisel tehtud edusamme, raudtee-kaubaveoturu olukorda kaubaveokoridoris ja tulemuslikkust, mida mõõdetakse lõike 1 punktis c osutatud eesmärkide põhjal.
3. Juhatus viib läbi ja ajakohastab korrapäraselt transpordituru-uuringut, mis käsitleb kaubaveokoridori liikluses täheldatud ja eeldatavaid muutusi ning hõlmab nii kauba- kui ka reisijatevedu. Vajaduse korral käsitletakse uuringus ka kaubaveokoridori arendamisest tulenevaid sotsiaal-majanduslikke kulusid ja tulusid.

⁺ ELT: palun sisestada teksti dokumendis PE-CONS .../... (2021/0420(COD)) sisalduva määruse number.

4. Rakenduskavas võetakse arvesse terminalide arengut, sealhulgas mitmeliigilise kaubaveo terminalide turu- ja tulevikuanalüüsi ning kaubaveokoridori kuuluvate liikmesriikide tegevuskavasid, millele on osutatud määruse (EL) .../...⁺ artikli 36 lõigetes 3 ja 4.
5. Juhatus võtab vajaduse korral meetmeid, et teha rakenduskava osas koostööd piirkondlike või kohalike ametiasutustega või mõlemaga.“

8) Artikkel 11 asendatakse järgmisega:

„Artikkel 11

Investeeringute kavandamine

1. Kaubaveokoridori nõukogu ja juhatus teevad raudtee-kaubaveost tulenevate infrastruktuuri- ja investeerimisvajadustega seoses koostööd kaubaveokoridoriga seotud Euroopa koordinaatoriga, et toetada määruse (EL) .../...⁺ artiklis 54 osutatud tööplaani koostamist.
2. Juhatus konsulteerib infrastruktuuri arendamise ja investeerimisvajaduste osas artikli 8 lõigetes 7 ja 8 osutatud nõuanderühmadega. Konsulteerimine põhineb piisavatel ja ajakohastel dokumentidel infrastruktuuri planeerimise kohta koridori ja riigi tasandil. Nõuanderühmade arvamused investeeringute kohta peavad olema piisavalt põhjendatud. Nõukogu tagab konsultatsioonide ja direktiivi 2012/34/EL artiklis 7e määratletud riigi tasandi koordineerimismehhanismide piisava koordineerimise.

⁺ ELT: palun sisestada teksti dokumendis PE-CONS .../... (2021/0420(COD)) sisalduva määruse number.

3. Koostöös ja konsulteerimisel käsitletakse eelkõige järgmist:

- a) raudtee-kaubaveo läbilaskevõimsuse vajadused, mis on olulised infrastruktuuri ja investeeringute kavandamise seisukohast, eelkõige seoses vähemalt 740 m pikkuste kaubarongidega, võttes arvesse läbilaskevõime vajadust vastavalt käesoleva määruse artikli 14 lõikele 2 ning mis tahes infrastruktuuri, mis on tunnistatud direktiivi 2012/34/EL artikli 47 kohaselt ülekoormatuks;
- b) määruse (EL) .../...⁺ II ja III peatükis määratletud üleeuroopalise transpordivõrgu infrastruktuuri nõuded raudteekaubaveo jaoks;
- c) vajadus kohalike kitsaskohtade kõrvaldamisele suunatud sihtotstarbeliste investeeringute, sõlmede ja raudtee juurdepääsuteede parandamise või tegevuse tulemuslikkust parandavate tehniliste seadmete järele.“

9) Artikli 13 lõiked 3 ja 4 asendatakse järgmisega:

„3. Universaalteenistus otsustab taotluste üle, millega taotletakse artikli 14 lõikes 3 nimetatud ettevalmistatud rongiliine ja artikli 14 lõikes 5 nimetatud reserveeritud läbilaskevõimsust. Ta jaotab läbilaskevõimsust kooskõlas direktiivi 2012/34/EL läbilaskevõimsuse jaotamist käsitlevate normidega. Ta teavitab pädevaid raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjaid neist taotlustest ja vastuvõetud otsustest viivitamata.

⁺ ELT: palun sisestada teksti dokumendis PE-CONS .../... (2021/0420(COD)) sisalduva määruse number.

4. Infrastruktuuri läbilaskevõimsuse taotluse, mida ei saa rahuldada vastavalt lõikele 3, edastab universaalteenistus viivitamata pädevatele raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjatele ja vajadusel direktiivi 2012/34/EL artikli 7 lõikes 2 osutatud jaotamisasutustele, kes teevad selle taotluse suhtes otsuse kooskõlas kõnealuse direktiivi artikliga 38 ja IV peatüki 3. jaoga ning teatavad otsusest universaalteenistusele, kes sellega edasi tegeleb.“

10) Artiklit 14 muudetakse järgmiselt:

a) lõige 1 asendatakse järgmisega:

„1. Nõukogu määrab vastavalt direktiivi 2012/34/EL artiklile 39 kindlaks kaubaveokoridoris infrastruktuuri läbilaskevõimsuse jaotamise raamistiku.“;

b) lõige 3 asendatakse järgmisega:

„3. Käesoleva artikli lõikes 2 nimetatud hindamise põhjal määravad kaubaveokoridori raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjad ühiselt kindlaks ja loovad rahvusvahelised kaubarongide ettevalmistatud liinid, järgides direktiivi 2012/34/EL artiklis 10 osutatud menetlust, tunnistades muud liiki transpordi, sealhulgas reisijateveo vajadust läbilaskevõimsuse järele. Nad tõhustavad reisiaegu ja -sagedusi, väljumis- ja saabumisaegu ning kaubaveo teenusteks sobivaid liine, et suurendada kaupade transportimist kaubaveokoridoris liikuvatele kaubarongidega. Need ettevalmistatud rongiliinid avaldatakse vähemalt kolm kuud enne direktiivi 2012/34/EL VII lisas osutatud läbilaskevõimsuse taotluste kättesaamise lõpptähtpäeva. Mitme kaubaveokoridori raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjad võivad vajadusel rahvusvahelisi ettevalmistatud rongiliine asjaomastes kaubaveokoridorides läbilaskevõimsuse pakkumise teel koordineerida.“;

c) lõige 5 asendatakse järgmisega:

„5. Kui turuvajadused ja käesoleva artikli lõikes 2 osutatud hinnang seda õigustavad, määravad raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjad ühiselt kindlaks ja reserveerivad läbilaskevõimsuse kaubaveokoridoris liikuvate rahvusvaheliste kaubarongide jaoks, tunnistades muud liiki transpordi, sealhulgas reisijateveo vajadust läbilaskevõimsuse järele, ning teevad selle reservi kättesaadavaks oma lõplikes sõiduplaanides, et oleks võimalik reageerida kiiresti ja sobivalt ühekordsetele läbilaskevõimsuse taotlustele, nagu on osutatud direktiivi 2012/34/EL artiklis 48. See läbilaskevõimsus on reserveeritud kuni tähtajani enne selle kasutamiseks ettenähtud aega, mille määrab juhatus. Kõnealune tähtaeg ei ole pikem kui 60 päeva.“;

d) lõige 8 asendatakse järgmisega:

„8. Käesoleva artikli alusel kaubaveoks eraldatud rongiliini ei või tühistada vähem kui kaks kuud enne sõiduplaanis ettenähtud aega, kui asjaomane taotleja ei ole andnud tühistamiseks oma nõusolekut, välja arvatud vääramatust jõust tingitud juhtudel, sealhulgas kiireloomulised ja ootamatud ohutusega seotud tööd. Sellisel juhul püüab asjaomane raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja pakkuda taotlejale samaväärse kvaliteedi ja usaldusväärsusega rongiliini ning taotlejal on õigus sellega nõustuda või sellest keelduda. Käesolev säte ei piira taotleja õigusi, mis tal võivad olla direktiivi 2012/34/EL artikli 44 lõikes 1 osutatud lepingu kohaselt. Taotleja võib alati esitada asja lahendamiseks käesoleva määruse artiklis 20 osutatud reguleerivale organile.“;

e) lõige 10 asendatakse järgmisega:

„10. Osutades käesoleva artikli lõigetes 4 ja 9 raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjatele, osutatakse vajadusel ühtlasi direktiivi 2012/34/EL artikli 7 lõikes 2 osutatud jaotamisasutustele.“

11) Artikkel 15 asendatakse järgmisega:

„Artikkel 15

Kinnitatud taotlejad

Erandina direktiivi 2012/34/EL artikli 41 lõikest 1 võivad peale raudtee-ettevõtjate ja nende rahvusvaheliste ühenduste muud taotlejad (näiteks vedajad, ekspediitorid ja kombineeritud veoteenuseid osutavad ettevõtjad) taotleda artikli 14 lõikes 3 nimetatud rahvusvahelisi kaubarongide ettevalmistatud liine ning artikli 14 lõikes 5 nimetatud läbilaskevõimsust. Et kasutada sellist rongiliini kauba transportimiseks kaubaveokoridoris, nimetavad kõnealused taotlejad raudtee-ettevõtja, kes sõlmib raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjaga lepingu vastavalt direktiivi 2012/34/EL artiklile 28.“

12) Artikli 17 lõige 2 asendatakse järgmisega:

„2. Erinevat tüüpi liikluse korraldamiseks koostab iga asjaomane raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja kooskõlas käesoleva artikli lõikes 1 osutatud ühiste eesmärkide või suunistega või mõlemaga selle raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja vastutusalasse kuuluva kaubaveokoridori osa kohta eelistuste eeskirjad. Eelistuste eeskirjad avaldatakse direktiivi 2012/34/EL artiklis 27 osutatud võrgustiku teadaandes.“

13) Artikli 18 punkt a asendatakse järgmisega:

„a) vastavalt direktiivi 2012/34/EL artiklis 27 osutatud korrale koostatud riigisisestes võrgustiku teadaannetes sisalduvat kogu teavet kaubaveokoridoride kohta;“.

14) Artikkel 19 asendatakse järgmisega:

„Artikkel 19

Teenuse kvaliteet kaubaveokoridoris

1. Kaubaveokoridori juhatus edendab direktiivi 2012/34/EL artiklis 35 osutatud kaubaveokoridori tulemuslikkuse kavade ühilduvust.
2. Juhatus jälgib kooskõlas artiklitega 12–18 raudteenfrastrukturi-ettevõtjate poolt nende põhiülesannete raames taotlejatele teenuste osutamise ning kaubaveokoridoris raudtee-kaubaveoteenuste osutamise tulemuslikkust. Tulemuslikkust jälgitakse nii kvalitatiivselt kui ka kvantitatiivselt, tuginedes asjakohasel juhul artikli 9 lõike 1 punkti c kohaselt kindlaks määratud kaubaveokoridori eesmärkide ja sihtidega seotud tulemusnäitajatele. Juhatus konsulteerib asjakohaste tulemusnäitajate osas artikli 8 lõigetes 7 ja 8 osutatud nõuanderühmadega ning Euroopa koordinaatoriga.

3. Juhatus hindab tulemuslikkuse jälgimise tulemusi artikli 9 lõike 1 punkti c kohaselt kindlaks määratud eesmärkide ja sihtide ning määruse (EL) .../...⁺ artiklis 19 osutatud käitamisalaste prioriteetide alusel.
4. Juhatus koostab ja avaldab aastaaruande, milles esitatakse käesoleva artikli kohase tegevuse tulemused. Aruande eraldi osas esitatakse artikli 8 lõigetes 7 ja 8 osutatud nõuanderühmade seisukohad ja hinnang tulemuslikkuse kohta. Juhatus esitab aastaaruande nõukogule heakskiitmiseks.“

15) Artiklit 20 muudetakse järgmiselt:

a) lõige 1 asendatakse järgmisega:

„1. Direktiivi 2012/34/EL artiklis 55 osutatud reguleerivad organid teevad koostööd raudteekaubaveokoridoris esineva konkurentsi üle järelevalve teostamiseks. Eelkõige tagavad nad mittediskrimineeriva juurdepääsu koridorile ja vastutavad kõnealuse direktiivi artikli 56 lõikes 1 sätestatud kaebuse menetlemise eest. Nad vahetavad raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjatelt ja muudelt asjaomastelt pooltelt saadud vajalikku teavet.“;

⁺ ELT: palun sisestada teksti dokumendis PE-CONS .../... (2021/0420(COD)) sisalduva määruse number.

b) lõige 6 asendatakse järgmisega:

„6. Kõik raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjate kaasatud esindajad, kellele on osutatud direktiivi 2012/34/EL artikli 40 lõikes 1 ja 2, tagavad kogu kaebuse menetlemiseks või käesoleva artikli lõike 3 kohase uurimise jaoks vajaliku ning selle liikmesriigi reguleeriva organi poolt, kus kaasatud esindaja asub, taotletud teabe viivituseeta esitamise. Sellel reguleerival asutusel on õigus edastada see asjaomast rahvusvahelist rongiliini puudutav teave käesoleva artikli lõikes 3 nimetatud reguleerivatele organitele.“

16) Artikkel 21 jäetakse välja.

17) Artiklid 22 ja 23 asendatakse järgmisega:

„Artikkel 22

Rakendamise järelevalve

Käesoleva määruse artikli 8 lõikes 1 osutatud nõukogu esitab alates kaubaveokoridori loomisest iga nelja aasta järel komisjonile asjaomase koridori rakenduskava tulemused. Komisjon analüüsib kõnealuseid tulemusi ja teavitab oma analüüsist direktiivi 2012/34/EL artiklis 62 osutatud komiteed.

Artikkel 23

Aruanne

Komisjon vaatab käesoleva määruse kohaldamise regulaarselt läbi. Ta esitab Euroopa Parlamendile ja nõukogule aruande esimest korda hiljemalt 10. novembriks 2015 ja seejärel iga nelja aasta tagant.“

- 18) Lisa jäetakse välja.

Artikkel 68

Kehtetuks tunnistamine

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

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

Artikkel 69

Jõustumine

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

Käesolev määrus on tervikuna siduv ja vahetult kohaldatav kõikides liikmesriikides.

...

Euroopa Parlamendi nimel
president

Nõukogu nimel
eesistuja

LISADE LOETELU

I LISA	Üldvõrgu, laiendatud põhivõrgu ja põhivõrgu kaardid
II LISA	Üleeuroopalise transpordivõrgu transpordisõlmede loetelu
III LISA	Euroopa transpordikoridoride teetrasside valik
IV LISA	Näitlikud kaardid teatavatesse kolmandatesse riikidesse laiendatud üleeuroopalise transpordivõrgu kohta
V LISA	Linnatranspordisõlmede säästva linnalise liikumiskeskonna kavandamise suunised
VI LISA	Määruse (EL) 2021/1153 muutmine
VII LISA	Vastavustabel

(Lisasid siinkohal tehnilistel põhjustel ei avaldata. Nende sisuga saab tutvuda aadressil <https://www.europarl.europa.eu/tent/et>).
