

Brüssel, 1. detsember 2022
(OR. en)

15058/22

Institutsioonidevaheline
dokument:
2021/0420(COD)

TRANS 730
CODEC 1803

ARUANNE

Saatja:	Nõukogu peasekretariaat
Saaja:	Nõukogu
Eelmise dok nr:	ST 14717/22 + ADD 1 - ADD 47
Komisjoni dok nr:	ST 15109/21 + ADD 1 - 55
Teema:	Ettepanek: EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU MÄÄRUS, milles käsitletakse liidu suuniseid üleeuroopalise transpordivõrgu arendamise kohta ning millega muudetakse määrust (EL) 2021/1153 ja määrust (EL) nr 913/2010 ja tunnistatakse kehtetuks määrus (EL) nr 1315/2013 – Üldine lähenemisviis

I. SISSEJUHATUS

1. Komisjon esitas 14. detsembril 2021 Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse ettepaneku, milles käsitletakse liidu suuniseid üleeuroopalise transpordivõrgu arendamise kohta ning millega muudetakse määrust (EL) 2021/1153 ja määrust (EL) nr 913/2010 ja tunnistatakse kehtetuks määrus (EL) nr 1315/2013. Ettepanek esitati osana neljast algatusest koosnevast paketist, mille eesmärk on ajakohastada ELi transpordisüsteemi ning toetada üleminekut puhtamale, keskkonnahoidlikumale ja arukamale liikuvusele, parandades selle mõningaid põhielemente, nagu üleeuroopaline transpordivõrk (TEN-T), intelligentsed transpordisüsteemid, piiriülene ja pikamaa raudteetransport ning linnaliikuvus.

2. TEN-T arendamise poliitika muutmise ettepaneku eesmärk on luua 2050. aastaks usaldusväärne, sujuv ja kvaliteetne üleeuroopaline transpordivõrk, mis tagab kogu Euroopa Liidus kestliku ühenduvuse ilma füüsiliste katkestuste, kitsaskohtade ja puuduvate ühendusteta. Eesmärgiks on, et see võrk aitab kaasa ELi säästva liikuvuse eesmärkide saavutamisele, siseturu nõuetekohasele toimimisele ning ELi majanduslikule, sotsiaalsele ja territoriaalsele ühtekuuluvusele. Võrku tuleks arendada järk-järgult, seades tähtajad 2030., 2040. ja 2050. aastaks.
3. Ettepanekul on järgmised neli peamist eesmärki:
 - i) muuta transport säästvamaks, pakkudes eelkõige säästvamate transpordiliikide osas piisavat põhitaristut, et vähendada ummikuid, kasvuhooonegaaside heidet ja transpordi laiemaid negatiivseid välismõjusid;
 - ii) suurendada transpordi järjepidevust ja tõhusust, soodustada mitmeliigilist transporti ja transpordiliikide koostalitlusvõimet, integreerida linnatranspordisõlmed paremini võrku ning suurendada kasu transporditaristu kasutajatele;
 - iii) suurendada TEN-T võrgu vastupidavust kliimamuutuste ja muude loodusohude või inimtegevusest tingitud katastroofide kahjulikule mõjule;
 - iv) parandada TEN-T juhtimisvahendite tõhusust ning ühtlustada TEN-T rakendamise aruandlus- ja järelevalvevahendeid.
4. Euroopa Komisjon võttis muudetud ettepaneku vastu 27. juulil 2022. Käesoleva muudetud ettepaneku eesmärk on reageerida Venemaa Ukraina-vastase agressioonisõja mõjule ning selles võetakse eelkõige arvesse järgmisi aspekte:
 - nelja Euroopa transpordikoridori laiendamine Ukrainasse ja Moldova Vabariiki, et reageerida viivitamata solidaarsuskoridoride teatistes ettenähtud meetmetele;
 - Venemaa ja Valgevene eemaldamine TEN-T näitlikelt kaartidelt. Komisjon on teinud ka ettepaneku lugeda kõik ELi ning Venemaa/Valgevene vaheliste piiriüleste ühenduste viimased kilomeetrid põhivõrgu asemel üldvõrku;
 - meetmed raudteeliinide üleviimiseks Euroopa standardsele rööpmelaiusele, kui see on majanduslikult põhjendatud, ja uute raudteeliinide ehitamiseks selle standardse rööpmelaiuse alusel.

II. TÖÖ TEISTES INSTITUTSIOONIDES

5. Euroopa Parlament määras kõnealuse ettepaneku eest vastutavaks komisjoniks transpordi- ja turismikomisjoni (TRAN). Kaasraportöörideks määrati Dominique RIQUET (Renew, Prantsusmaa) ja Barbara Thaler (PPE, Austria). Raporti projekt esitati transpordi- ja turismikomisjonile 26. oktoobril ning Euroopa Parlament hääletab raporti üle eeldatavasti 2023. aasta esimeses kvartalis.
6. Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee võttis oma arvamuse vastu 23. märtsil 2022. Regioonide Komitee võttis oma arvamuse ettepaneku kohta vastu 11. oktoobril 2022.

III. TÖÖ NÕUKOGUS JA SELLE ETTEVALMISTAVATES ORGANITES

7. Ettepanek ja mõjuhindang esitati transpordi töörühmale (mitmeliigiline transport ja transpordivõrgustikud) 6. ja 13. jaanuaril 2022. Artikleid arutati seejärel 2022. aasta jaanuarist maini, mille tulemusel esitati 2. juunil transpordi, telekommunikatsiooni ja energeetika nõukogule eduaruanne¹.
8. Eesistujariik jätkas juulist novembri keskpaigani töörühmas tööd mitme kompromissettepaneku alusel, mis hõlmavad kõiki sätteid ning millega püütakse võimalikult suures ulatuses arvesse võtta liikmesriikide esitatud märkusi. Eesistujariigi kompromisstekstidega muudeti eri sätteid liikmesriikide jaoks üldiselt selgemaks, lihtsamaks ja paindlikumaks.
9. Komisjon esitas muudetud ettepaneku² töörühmale 7. septembril. Selle elemendid on hiljem lisatud kompromisstekstidesse, mida arutati mitmel korral.

¹ ST 8784/22.

² ST 11657/1/22 REV 1 + ADD 1 – ADD 16 + CORid.

10. Pärast töörühmas tehtud tööd kinnitas alaliste esindajate komitee teksti oma 25. novembri koosolekul koos järgmiste muudatustega, milles võetakse arvesse liikmesriikide väljendatud muresid³:
- Põhjendus 19: uus lause rahastamise kohta;
 - Artikli 16 lõige 5 ja põhjendus 40a: raudteetransporditaristule esitatavad nõuded (erandid);
 - Artiklid 15 ja 16: raudteetransporditaristule esitatavad nõuded (740 m pikkused rongid);
 - Artikli 22 lõige 3: siseveetransporditaristule esitatavad nõuded (rakendusaktid);
 - Artikli 53 lõige 3: Euroopa koordinaatori tööplaan;
 - Põhjendus 30a ja artikli 65 lõige 12a: määruse (EL) nr 913/2010 muudatused (kaubarongide peatumisaeg piiriülestel lõikudel).
11. Mõne delegatsiooni poolt COREPERis esitatud taotlusel lepidi samuti kokku mitmetes käesoleva aruande *addendum*'ites esitatud kaartides tehtavates muudatustes.
12. Lisaks sisaldab lisas esitatud tekst ka mõningaid tehnilist laadi kohandusi, mille eesmärk on tagada ettepaneku erinevate sätete vaheline kooskõla (vt põhjendus 52 ja artikkel 59) ning lisatud on „kosmodroomid“ (uus põhjendus 48b, artikli 3 punkt af2 ja artikli 32 lõike 1 punkt h).

IV. JÄRELDUSED

13. Eespool toodut arvesse võttes palutakse nõukogul (transport, telekommunikatsioon ja energeetika) leppida oma 5. detsembri 2022. aasta istungil kokku üldises lähenemisviisis käesoleva aruande lisas esitatud kompromissi ja *addendum*'ite suhtes.

³ Muudatused võrreldes eelmise versiooniga (ST 14717/22 INIT) on esitatud **paksus allajoonitud kirjas** (lisatud tekst) või nurksulgudega [...] (välja jäetud tekst).

2021/0420 (COD)

Ettepanek:

EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU MÄÄRUS,

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

(EMPs kohaldatav tekst)

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 arvamust⁴,

võttes arvesse Regioonide Komitee arvamust⁵,

toimides seadusandliku tavamenetluse kohaselt

ning arvestades järgmist:

⁴ ELT C [...].

⁵ ELT C [...].

- (1) Komisjoni 2019. aasta detsembri teatises „Euroopa roheline kokkulepe“⁶ on seatud kliimaneutraalsuse eesmärk, mille liit peab saavutama 2050. aastaks, ning selge eesmärk vähendada kasvuhoonegaaside netoheidet 2030. aastaks 1990. aasta tasemega võrreldes vähemalt 55 %. Need eesmärgid on sätestatud Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruses (EL) 2021/1119⁷.
- (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 % ja samal ajal tegema tööd nullsaaste eesmärgi saavutamise nimel, et liidu majandus muutuks 2050. aastaks kliimaneutraalseks⁸.
- (3) Komisjoni teatises säästva ja aruka liikuvuse strateegia kohta⁹ on esitatud vahe-eesmärgid, mis kirjeldavad Euroopa transpordisüsteemi liikumist säästva, aruka ja vastupidava liikuvuse eesmärkide saavutamise suunas. Selles nähakse ette, et raudtee-kaubavedude turuosa peaks 2030. aastaks kasvama 50 % ja 2050. aastaks kahekordistuma; sisevee- ja lähimerevedude turuosa peaks 2030. aastaks kasvama 25 % ja 2050. aastaks 50 %; kiirraudteeliikluse maht peaks 2030. aastaks kahekordistuma ja 2050. aastaks kolmekordistuma; 2030. aastaks peaks liidu teedel olema kasutusel vähemalt 30 miljonit heiteta sõiduautot ja 80 000 heiteta veoautot ning peaaegu kõik sõiduautod, kaubikud, bussid ja uued raskeveokid peaksid 2050. aastaks olema heitevabad; 2030. aastaks peaksid alla 500 km pikkused graafikujärgsed ühisreisid olema liidus CO₂-neutraalsed; 2030. aastaks peaks Euroopas olema vähemalt 100 kliimaneutraalset linna.

⁶ Komisjoni teatis Euroopa Parlamendile, Euroopa Ülemkogule, nõukogule, Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomiteele ning Regioonide Komiteele „Euroopa roheline kokkulepe“ (COM(2019) 640 final).

⁷ 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).

⁸ Komisjoni teatis „Heas seisundis planeet kõigi jaoks. ELi tegevuskava „Õhu, vee ja pinnase nullsaaste suunas“, 12. mai 2021, COM(2021) 400 final.

⁹ Komisjoni teatis Euroopa Parlamendile, nõukogule, Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomiteele ning Regioonide Komiteele „Säästva ja aruka liikuvuse strateegia – Euroopa transpordivaldkonna edasise arengu suunad“ (COM(2020) 789 final).

- (4) Üleeuroopalise transpordivõrgu rajamine loob taristubaasi näol eeltingimused, mis võimaldavad muuta kõik transpordiliigid säästvamaks, taskukohasemaks ja kaasavamaks, teha mitmeliigilise transpordi süsteemi raames säästvad alternatiivid laialdaselt kättesaadavaks ja kehtestada õiged stiimulid ülemineku hoogustamiseks, eelkõige tagades õiglase ülemineku kooskõlas eesmärkidega, mis on esitatud nõukogu 16. juuni 2022. aasta soovitusel (EL) [...] õiglase kliimanetraalsusele ülemineku tagamise kohta¹⁰.
- (5) Üleeuroopalise transpordivõrgu kavandamine, arendamine ja käitamine peaks võimaldama säästvaid transpordiliike, pakkuma paremaid mitmeliigilise ja koostalitlusvõimelise transpordi lahendusi ning tõhustama mitmeliigilise transpordi integreerimist kogu logistikaahelasse, aidates seeläbi kaasa siseturu sujuvale toimimisele, luues tuiksooned, mis on vajalikud sujuvaks reisijate- ja kaubaveoks kogu liidus. Lisaks peaks võrk tugevdama majanduslikku, sotsiaalset ja territoriaalset ühtekuuluvust, tagades juurdepääsetavuse ja ühenduvuse kõigi liidu piirkondade puhul, sealhulgas äärepoolseimate piirkondade ning muude kaugete, maa-, saare-, perifeersete ja mägipiirkondade ning hõredalt asustatud piirkondade parema ühenduvuse. Üleeuroopalise transpordivõrgu arendamine peaks võimaldama ka kaupade ja isikute sujuvat, ohutut ja säästvat liikuvust kogu nende mitmekesisuses ning aitama kaasa majanduskasvu ja konkurentsivõime edendamisele ülemaailmses perspektiivis, tagades riikide transpordivõrkude vahelised ühendused ja koostalitlusvõime ressursitõhusal ja säästval viisil.
- (6) Liikluse kasv on suurendanud ummikuid rahvusvahelises transpordis. Reisijate ja kaupade rahvusvahelise liikuvuse tagamiseks tuleks optimeerida üleeuroopalise transpordivõrgu läbilaskevõimet ja selle kasutamist ning seda vajaduse korral suurendada, kõrvaldades taristu kitsaskohad ning rajades puuduvad taristuühendused liikmesriikide sees ja nende vahel ning vajaduse korral liikmesriikide ja naaberriikide vahel, võttes eelkõige arvesse kandidaatriikide ja potentsiaalsete kandidaatriikidega peetavaid ühinemisläbirääkimisi.

¹⁰ [ST 9107/22], (ELT C 243, 27.6.2022, lk 35).

- (7) Üleeuroopaline transpordivõrk koosneb suures ulatuses olemasolevast taristust. Üleeuroopalise transpordivõrgu uue poliitika eesmärkide täielikuks saavutamiseks tuleks kehtestada ühtsed taristule esitatavad nõuded.
- (8) Ühishuviprojektid peaksid aitama üleeuroopalise transpordivõrgu arendamisele kaasa uue transporditaristu rajamise, olemasoleva taristu hooldamise ja ajakohastamise ning selle ressursitõhusat kasutamist edendavate meetmetega. Ühishuviprojektidel peaks olema lisaväärtus Euroopa jaoks. Sellised projektid peaksid ka olema majanduslikult tasuvad. Hõredalt asustatud piirkondade 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 võtta arvesse turismi aspekte, täiendades selliseid tsiviilrajatise nagu sillad või tunnelid jalgrattateede, sealhulgas EuroVelo jalgrattateede jaoks vajaliku taristuga, või turvalisuse aspekte, lisades sildadele uusi tehnoloogilisi lahendusi, nagu andurid.
- (10) Kõigi transpordiliikide lõikes kvaliteetse ja tõhusa transporditaristu saavutamiseks tuleks üleeuroopalise transpordivõrgu arendamisel võtta arvesse reisijate ja kauba liikumise turvalisust ja ohutust, mõju kliimamuutustele ning kliimamuutuste ja võimalike looduslike ohtude ja inimtegevusest tingitud katastroofide mõju taristule, samuti kõigi transpordikasutajate juurdepääsu, eelkõige piirkondades, mis on kliimamuutuste negatiivse mõju suhtes eriti tundlikud.
- (11) välja jäetud.

- (12) Taristu planeerimisel peaksid liikmesriigid ja muud projektide elluviijad võtma nõuetekohaselt arvesse riskihindamisi ja kliimamuutustega kohanemise meetmeid, mille eesmärk on parandada vastupidavust näiteks kliimamuutustele, looduslikele ohtudele ja inimtegevusest tingitud katastroofidele. Säästvate transpordiliikide arendamiseks täiendavate stiimulite pakkumise ja keskkonnahoidliku transporditaristu kõrgetasemeliste standardite rakendamise kaudu toetatakse üleeuroopalise transpordivõrgu rajamisel olulise kahju ärahoidmise põhimõtet taksonoomiamääruse¹¹ artikli 17 tähenduses.
- (13) Võttes arvesse liidu taristuvajaduste arengut ja CO₂ heite vähendamise eesmärke ning Euroopa Ülemkogu 2020. aasta juuli järeldusi, mille kohaselt liidu kulutused peaksid olema kooskõlas Pariisi kliimakokkuleppe eesmärkidega ja olulise kahju ärahoidmise põhimõttega, tuleks ühishuviprojekte hinnata, et tagada TEN-T poliitika kooskõla liidu transpordi-, keskkonna- ja kliimapoliitika eesmärkidega. Liikmesriigid ja muud projektide elluviijad peaksid korraldama kavade ja projektide keskkonnamõju hindamise, mis peaks 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.

¹¹ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 18. juuni 2020. aasta määrus (EL) 2020/852, millega kehtestatakse kestlike investeeringute hõlbustamise raamistik ja muudetakse määrust (EL) 2019/2088 (EMPs kohaldatav tekst) (ELT L 198, 22.6.2020, lk 13).

- (14) TEN-T määruse kohaste taristuprojektide puhul tuleks kliimatundlikkuse ja riski hindamise kaudu, sealhulgas asjakohaste kohanemismeetmete abil, tagada vastupidavus kliimamuutuste võimaliku kahjuliku mõju suhtes. Projektide puhul, mille keskkonnamõju tuleb hinnata, tuleks tagada kliimakindlus ning kulude-tulude analüüsis tuleks arvesse võtta kasvuhoonegaaside heite kulusid ja kliimamuutuste 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 ELi õigusaktide, eelkõige selliste rakendusaktide sätete kohaldamist, mis käsitlevad liidu rahalise toetuse eraldamise tingimusi ühishuviprojektidele määruse (EL) 2021/1153 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 muud projektide elluviijad peaksid vastavalt asjakohastele õigusaktidele korraldama kavade ja projektide keskkonnamõju hindamised, et vältida või – kui vältimine ei ole võimalik – leevendada või korvata negatiivset mõju keskkonnale, nagu maastiku killustumine, mulla katmine, õhusaaste ja veereostus ning müra, ja et tulemuslikult kaitsta elurikkust.
- (16) Ühishuviprojektide planeerimise ja ehitamise etapis tuleks asjakohaselt arvesse võtta piirkondlike ja kohalike ametiasutuste ning projektist mõjutatud üldsuse huve.
- (17) Üleeuroopalise transpordivõrgu määratlus peaks põhinema ühtsel ja läbipaistval meetodikal ning see peaks kajastama taristu planeerimise kõrgeimat taset liidus. See peaks olema mitmeliigiline, s.t see peaks hõlmama kõiki transpordiliike ja nende ühendusi ning asjakohaseid liiklus- ja 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 keskkonnanäesmärke, tuleks üleeuroopaline transpordivõrk järk-järgult välja arendada kolmes etapis: põhivõrk tuleks välja arendada 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 1315/2013¹², 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. **Nõuete rakendamine, eelkõige nende nõuete rakendamine, mis tulenevad raudteetaristu suhtes hiljuti kehtestatud standarditest, võib nõuda märkimisväärsed rahalisi investeeringuid.**
- (20) 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 nendevahelist sotsiaalset, majanduslikku ja territoriaalset ühtekuuluvust. Tuleks kehtestada nõuded üleeuroopalise transpordivõrgu taristule, et edendada kvaliteetse võrgu arendamist kogu liidus.

¹² 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).

- (21) Üleeuroopaline transpordivõrk peaks olema piisavalt varustatud alternatiivkütuste taristuga, tagamaks, et see toetab tõhusalt üleminekut heitevabale liikuvusele vastavalt tähtaegadele, mis on sätestatud Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruses (EL) [...] [alternatiivkütuste taristu kasutuselevõtu kohta]¹³.
- (22) Lisaks põhivõrgule tuleks määratleda laiendatud põhivõrk, lähtudes üldvõrgu prioriteetsetest lõikudest, mis moodustavad osa Euroopa transpordikoridoridest.
- (23) Põhivõrk on kindlaks määratud objektiivse planeerimismetoodika abil. Seda metoodikat kasutades tehti kindlaks kõige olulisemad linnatranspordisõlmed, sadamad, lennujaamad ja piiripunktid. Võimaluse korral tuleb need transpordisõlmed ühendada üleeuroopalise transpordivõrgu raudtee- ja/või maanteetranspordiga, kui need on majanduslikult elujõulised ja teostatavad. Kõnealuse metoodikaga on tagatud kõikide liikmesriikide ühendamise ja peamiste saarte integreerimine põhivõrku.
- (24) 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 säästva mitmeliigilise transpordi võrgu aluse, koosnedes vastavalt liiklusvajadustele üleeuroopalise transpordivõrgu strateegiliselt kõige olulisematest transpordisõlmedest ja -ühendustest. Need peaksid ergutama kogu üldvõrgu arendamist ja võimaldama liidu meetmete rakendamisel keskenduda üleeuroopalise transpordivõrgu nendele komponentidele, millel on suurim Euroopa lisaväärtus, eelkõige piiriülestele lõikudele, puuduvatele ühendustele, mitmeliigilise transpordi ühenduspunktidele ja peamistele kitsaskohtadele.
- (25) Teatavaid põhivõrgu suhtes kohaldatavaid standardeid tuleks laiendada laiendatud põhivõrgule ja üldvõrgule, et saada võrgust täit kasu, suurendada võrguliikide koostalitlusvõimet ja võimaldada suuremat aktiivsust säästvamate transpordiliikide abil, sealhulgas ulatuslikuma digitaliseerimise ja muude tehnoloogiliste lahenduste abil.

¹³ Euroopa Parlamendi ja nõukogu [...] määrus, milles käsitletakse alternatiivkütuste taristu kasutuselevõttu ja millega tunnistatakse kehtetuks Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv 2014/94/EL (ELT L [...]).

- (26) Erandid põhivõrgu, laiendatud põhivõrgu ja üldvõrgu suhtes kohaldatavatest taristunõuetest peaksid olema võimalikud üksnes nõuetekohaselt põhjendatud juhtudel ja teatavatel tingimustel. Need peaksid hõlmama juhtumeid, mil investering ei saa olla põhjendatud või mil esinevad konkreetsed geograafilised või olulised füüsilised piirangud, näiteks äärepoolseimates piirkondades ning muudes kaugetes, saare-, perifeersetes ja mägipiirkondades, hõredalt asustatud piirkondades või tihedalt asustatud piirkondades.
- (26a) Käesoleva määruse kohaldamisel peaks isoleeritud võrk tähendama liikmesriigi raudteevõrku või selle osa, mille rööpmelaius erineb Euroopa standardsest nominaalsest rööpmelaiusest. Käesoleva määruse teatavate standardite ja nõuete kehtestamine sellistele võrkudele või nende osadele ei oleks majandusliku tasuvuse seisukohast põhjendatud selliste võrkude eripära tõttu, mis tuleneb nende eraldamisest teistest erineva rööpmelaiusega võrkudest. Seetõttu ei tohiks nende võrkude suhtes teatavaid raudteestandardeid ja nõudeid kohaldada.
- (27) Põhivõrgust, laiendatud põhivõrgust ja üldvõrgust koosnev maismaa-taristuvõrk peaks olema integreeritud üleeuroopalise transpordivõrgu meremõõtmega. Selleks tuleks luua tõeliselt kestlik, arukas, sujuv ja vastupidav Euroopa mereruum, mida rakendatakse tihedas kooskõlas Euroopa makropiirkondade ja merepiirkondade strateegiatega, hõlmates endiseid meremagistraale. See peaks hõlmama kõiki üleeuroopalise transpordivõrgu meretransporditaristu komponente.
- (28) välja jäetud.

- (29) Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL) nr 913/2010¹⁴ alusel loodud raudtee-kaubaveokoridorid ja määruses (EL) nr 1315/2013 määratletud põhivõrgukoridorid on üksteist täiendavad poliitikavahendid, millel on omavahel tihedalt seotud eesmärgid, eelkõige eesmärk edendada säästvaid, tõhusaid ja ohutuid transporditeenuseid. Kuigi koostöö on mitmes aspektis olnud viljakas, on mõnel juhul tuvastatud tegevuste kattumine ja vajadus parema teabevahetuse järele. Lisaks ei ole raudtee-kaubaveokoridorid ja põhivõrgukoridorid omavahel täielikult geograafiliselt vastavuses, mis piirab koordineerimise võimalusi, näiteks sellistes küsimustes nagu üleeuroopalise transpordivõrgu taristunõuete kasutuselevõtt või raudteeteenuste kvaliteedi parandamine. Seega on olemas märkimisväärne kasutamata potentsiaal sujuvuse, tõhususe ja koostoime suurendamiseks.

¹⁴ 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).

- (30) 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. Kooskõlas selle eesmärgiga innustatakse komisjoni võtma asjakohasel juhul vastu ettepanek määruses nr 913/2010 sätestatud raudteekaubavedude läbilaskevõimsuse jaotamise praeguste normide õigeaegseks läbivaatamiseks, et tagada koridorides kaubaveo sujuv toimimine. Euroopa transpordikoridoridest peaks saama vahend, mis võimaldab Euroopas edendada säästvaid ja mitmeliigilise kauba- ja reisijateveo vooge ning arendada koostalitlusvõimelist kvaliteetset taristut ja tegevuse tulemuslikkust. Seega peaksid need kujutama endast ka vahendit, mis võimaldab saavutada kogu liidus väga konkurentsivõimelise raudteevõrgu loomise eesmärgi.
- (30a) Teenuste kõrge kvaliteedi tagamiseks tuleks kohaldada uusi raudtee-kaubaveokoridoridele esitatavaid tegevusalaseid nõudeid. Eelkõige peaksid liikmesriigid tegema kõik endast oleneva tagamaks, et kahe liikmesriigi vahelist piiri ületavate kaubarongide peatumisaeg ei ületaks keskmiselt **25** [...] minutit ning et enamik kaubarongidest, mis ületavad kaubaveokoridoris vähemalt ühe piiri, saavad sihtkohta graafikujärgsel ajal või vähem kui 30-minutilise hilinemisega. Peatumisaja piirangut ei tohiks kohaldada rööpmelaiuse muutmise korral. Samuti ei tohiks peatumisaja piirangut kohaldada kahe liikmesriigi vahelistel piiridel seni, kuni on tühistamata määruses (EL) 2016/399 (millega nähakse ette eelkõige välispiire ületavate reisi- ja kaubarongide reisijate ja personali kontrollimine) ette nähtud kontrollid ning kui kõnealuse määruse kohaselt rongides läbi viidavad 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 toimunud ja nendega seotud hilinemisi.

- (30b) Määruse (EL) nr 913/2010 esialgse versiooni kohaselt ei olnud need liikmesriigid, kelle raudteevõrgu rööpmelaius on erinev liidusisese peamise raudteevõrgustiku 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 juhatuses.
- (30c) Määruse (EL) nr 913/2010 peamine eesmärk on konkurentsivõimeliseks raudteekaubaveoks kasutatavate rahvusvaheliste raudteekoridoride korraldamine ja haldamine. Saarelise asendi tõttu ei ole Iirimaa teiste liikmesriikidega raudtee kaudu ühendatud. Lisaks sellele ei olnud kõnealuse määruse esialgse versiooni kohaselt need liikmesriigid, kelle raudteevõrgu rööpmelaius on erinev liidusisese peamise raudteevõrgustiku rööpmelaiusest, kohustatud osalema kaubaveokoridoride rajamises ega olemasolevate koridoride pikendamises kõnealuse määruse alusel. Iirimaa kasutas seda võimalust. Seega ei rajatud Iirimaa territooriumil määruse (EL) nr 913/2010 esialgse versiooni alusel raudtee-kaubaveokoridori. Neil asjaoludel ja võttes arvesse, et Iirimaa ametiasutuste ja taristuettevõtja(te) jaoks on määruse (EL) nr 913/2010 kohases kaubaveokoridoride juhtimises osalemisel piiratud lisaväärtus, peaks Iirimaa olema lubatud otsustada, et tema ametiasutuste esindajad ja tema territooriumil asuva raudteetaristu eest vastutav(ad) taristuettevõtja(d) ei osale tema territooriumil asuvate kaubaveokoridoride nõukogus ja/või juhatuses.
- (31) Euroopa transpordikoridorid peaksid hõlmama kõige olulisemaid pikamaatranspordi vooge ja koosnema Euroopa peamistest mitmeliigilise transpordi telgedest, mis põhinevad üleeuroopalise transpordivõrgu osadel, ületama riigipiire, olema mitmeliigilised, hõlmates vähemalt kolme transpordiliiki ja olles avatud kõigile käesoleva määruse kohaldamisalasse kuuluvatele transpordiliikidele.

- (32) 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 vastavalt 2030., 2040. ja 2050. aastaks, 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 esitatud prioriteete. Siiski kuuluvad riiklike kavade ja programmide ulatus, meetodika ja ajakava üksnes liikmesriikide pädevusse.
- (33) On vaja kindlaks määrata ühishuviprojektid, mis aitavad kaasa üleeuroopalise võrgu rajamisele ja käesolevas määruses sätestatud eesmärkide saavutamisele ning mis vastavad käesolevas määruses sätestatud prioriteetidele. Projektide rakendamine peaks sõltuma nende küpsusastmest, nende vastavusest liidu ja liikmesriikide õiguse kohastele menetlustele ning rahaliste vahendite kättesaadavusest, ilma et liikmesriigi või liidu rahalisi kohustusi ette kindlaks määrataks.
- (34) Ühishuviprojektidel, mille eesmärk on arendada üleeuroopalist transpordivõrku kooskõlas käesolevas määruses sätestatud nõuetega, on Euroopa lisaväärtus, kuna need aitavad saavutada kvaliteetse, koostalitlusvõimelise ja mitmeliigilise Euroopa võrgu, suurendades seeläbi kestlikkust, ühtekuuluvust, tõhusust ja kasutajate kasu. Projekti Euroopa lisaväärtus on suurem, kui lisaks potentsiaalsele väärtusele üksnes asjaomase liikmesriigi jaoks toob projekt kaasa liikmesriikidevaheliste või liikmesriigi ja kolmanda riigi vaheliste transpordiühenduste või transpordivoogude märkimisväärse paranemise. Selliste piiriüleste projektide rakendamise tagamiseks peaks liit neid käsutama prioriteetsena.
- (35) Liikmesriigid ja teised projektide elluviijad peaksid tagama, et ühishuviprojektide hindamised toimuvad tõhusalt, vältides tarbetuid viivitusi.
- (36) välja jäetud.
- (37) välja jäetud.

(38) Selleks et tagada liidu ja kolmandate riikide, sealhulgas naaberriikide taristuvõrkude ühendamine ja koostalitlusvõime, on vajalik koostöö nende riikidega. Liit peaks vajaduse korral edendama nende riikidega ühishuviprojekte, tagades üleeuroopalise transpordivõrgu eesmärkide ja koostalitlusvõime nõuete täitmise. Sellised projektid peaksid olema kooskõlas ka eesmärgiga saavutada ELis 2050. aastaks kliimanetraalsus ja tagada transpordisektoris võrdsed tingimused, eelkõige kasvuhoonegaaside heite ülekandumise vältimise teel.

(38a) Üle toodud põhjendusest 39a.

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

(38b) Üle toodud põhjendusest 39b.

Võttes arvesse uut geopoliitilist konteksti, toodi komisjoni 12. mai 2022. aasta teatises „Solidaarsuskoridorid“¹⁵ esile mitu olulist transporditaristuga seotud probleemi, mille liit ja tema naaberriigid peavad lahendama, et toetada Ukraina majandust ja taastumist, võimaldada põllumajandustoodetel ja muudel kaupadel jõuda liidu ja maailma turgudele ning tagada Ukraina oluliselt parem ühendatus liiduga nii ekspordi kui ka impordi jaoks. Liiduga ühenduse suurendamiseks tehti selles teatises ettepanek hinnata Euroopa transpordikoridoride pikendamist Ukrainasse ja Moldova Vabariiki.

¹⁵ COM(2022) 217 final.

(38c) Üle toodud põhjendusest 39c.

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

(38d) Üle toodud põhjendusest 39a.

Venemaa Ukraina-vastasest agressioonisõjast tingitud uus geopoliitiline olukord näitas seda, kui olulised on sujuvad transpordiühendused liidu territooriumil ja naabruses asuvate kolmandate riikidega. Euroopa standardsest rööpmelaiusest (1435 mm) erinev rööpmelaius takistab oluliselt raudteevõrkude koostalitlusvõimet kogu liidus ja mõjutab isegi liidu isoleeritud raudteevõrkude konkurentsivõimet. Seepärast tuleks põhivõrgu või laiendatud põhivõrgu uued raudteeliinid ehitada Euroopa standardse nominaalse rööpmelaiusega 1435 mm. Lisaks peaksid liikmesriigid, milles on erineva rööpmelaiusega raudteevõrk, hindama Euroopa transpordikoridoride olemasolevate liinide Euroopa standardsele nominaalsele rööpmelaiusele üleviimist. Seda kohustust ei tuleks kohaldada saarte ja äärepoolseimate piirkondade suhtes, sest nende geograafilise asendi tõttu on nende võrgustik täielikult eraldatud igasugusest maismaaühendusest liidu territooriumiga.

- (39) Selleks et muuta transpordisektor tõeliselt mitmeliigiliseks säästva ja aruka liikuvuse teenuste süsteemiks, peaks liit rajama kvaliteetse transpordivõrgu raudteeliinidega mille lubatud sõidukiirus on vähemalt 100 km/h. Konkurentsivõimelisel raudtee-reisijateveol on suur potentsiaal transpordi CO₂ heite vähendamiseks. Vaja on välja arendada ühtne ja koostalitlusvõimeline Euroopa kiirraudteevõrk, mis ühendaks Euroopa pealinnu ja suurlinnu. Olemasolevate kiirliinide täiendamine raudteeliinidega, mille lubatud sõidukiirus on vähemalt 160 km/h, peaks omakorda kaasa tooma võrguefekti, sidusama võrgu ja rongireisijate arvu suurenemise. Need lubatud sõidukiiruse nõuded peaksid siiski piirduma teatava osaga asjaomastest raudteelõikudest, et võtta arvesse paindlikkuse vajadust 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 määruuses sätestatud konkreetsete osade suhtarvud. Taristu ajakohastamisel ergutatakse liikmesriike uurima võimalusi suuremat kiirust võimaldavaks projekteerimiseks vastavalt direktiivi 2016/797 I lisale.
- (39a) Üle viidud põhjendusse 38d.
- (40) Kogu Euroopas tuleks luua säästvam, vastupidavam ja usaldusväärsem raudtee-kaubaveovõrk, et suurendada kombineeritud transpordi konkurentsivõimet. Kombineeritud raudteetranspordi taristut ja terminale tuleks ajakohastada, millega tagatakse, et ühendvedudeks kasutatakse peamiselt raudteid, siseveeteid või lähimereveomarsruute ning et võimalikud alg- ja/või lõppetapid maanteel on võimalikult lühikesed.

(40a) Ühendveod moodustavad ligikaudu poole raudteekaubaveo tonnakilomeetritest Euroopas ja nende osakaal kasvab. Selleks et saavutada säästva ja aruka liikuvuse strateegiat käsitlevas komisjoni teatises sätestatud eesmärgid raudteel veetava kaubaveo osa kahekordistamiseks, tuleks erilist tähelepanu pöörata transpordile, mille puhul on kombineeritud raudteel toimuv veo põhiosa ning veoautode kasutamine esimeste ja viimaste kilomeetrite läbimiseks. Ühendvedude suurendamisele kaasa aitamiseks peaks taristu võimaldama liikuda kaubarongidel, mis veavad kuni 4 meetri kõrguseid standardseid poolhaagiseid vagunitel, mille kõrgus on vähemalt 27 sentimeetrit. Selle nõude täitmisega kaasneb aga hulgaliselt ja mõnikord kulukaid kohandusi. Seetõttu on oluline leida kõnealuse nõude rakendamisele 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 otsene raudtee-kaubaveoliin naaberliikmesriigiga (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 tulevase 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, mille on põhjustanud selle standardi täitmiseks vajalik töö. **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.**

(41) välja jäetud.

- (42) Liikmesriigid peaksid tagama, et Euroopa raudteeliikluse juhtimissüsteem (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 kaasa käitamist mõjutavate siseriiklike õigusnormide kaotamisele, peaksid liikmesriigid tagama, et alates 2030. aastast võetakse uutel liinidel kasutusele ainult raadiopõhine ERTMS ja et 2050. aastaks on kogu üleeuroopaline transpordivõrk varustatud raadiopõhise ERTMSiga.
- (43) Viidud üle põhjendusse 42 (viimane lause).
- (44) B-klassi süsteemide kasutuselt kõrvaldamine võimaldab taristuettevõtjatel hoolduselt märkimisväärselt säästa, võttes arvesse ERTMSi kasutuselevõtu kulukust ja keerukust ning täiendavate raudteeäärsete süsteemide pikaajalist alalhoidmist. Liikmesriigid peaksid asjakohasel juhul seadma eesmärgiks raudteeäärsete B-klassi süsteemide kasutusest kõrvaldamise aastaks 2050.
- (45) Euroopa siseveeteid iseloomustab heterogeenne hüdro-morfoloogia, mis pärssib kõigi veeteede lõikude ühtset toimimist. Siseveeteid, eriti vaba vooluga lõike, võivad oluliselt mõjutada kliima- ja ilmastikutingimused. Selleks et tagada usaldusväärne rahvusvaheline liiklus, võttes samal ajal arvesse hüdro-morfoloogiat ja järgides kohaldatavaid keskkonnavalasid õigusakte, tuleks TEN-T nõuetes arvesse võtta iga veete (näiteks vabalt voolavad või reguleeritud jõed) hüdro-morfoloogiat ning keskkonna- ja elurikkuse poliitika eesmärgid. Selleks tuleks iga Euroopa transpordikoridori, veete või veeteelõigu jaoks kehtestada võrdlusveetasemed. Võrdlusveetasemete kindlaksmääramisel peaks komisjon tegema tihedat koostööd asjaomaste liikmesriikide ja rahvusvaheliste lepingutega loodud asjaomaste jõelaevanduskomisjonidega, et tagada siseveeteede taristule esitatavate nõuete ühtne käsitus kõnealuse transpordiliigi edendamise eesmärgil.

- (46) Kuna meresadamad on üleeuroopalise transpordivõrgu maismaataristu sisenemis- ja väljumispunktid, täidavad nad olulist rolli piiriüleste mitmeliigiliste ühendustena, mis lisaks transpordisõlmedele võivad olla ka kaubandusväravad, tööstusklastrid ja energiakeskused. Nagu on rõhutatud komisjoni vastu võetud kavas „REPowerEU“, on vaja mitmekesistada energiavarustust ja kiirendada taastuvenergia 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.
- (47) 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 ligipääsu parandamisele äärealadel ja saartel asuvatele piirkondadele ning riikidele. Siiski on vaja paremini integreerida üleeuroopalise transpordivõrgu meremõõdet moodustavad lähimereveoühendused maismaavõrguga ning panna suuremat rõhku kogu transpordi- ja logistikaahelale nii merel kui ka sisemaal. Hiljuti loodud 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.
- (48) Liidu maanteetranspordi arvele langeb kolm neljandikku kogu sisemaisest kaubaveost (tonnkilomeetrite põhjal) ja ligikaudu 90 % kogu sisemaisest reisijateveost (reisijakilomeetrite koguarvu põhjal). Arvestades maanteetranspordi tähtsust ja kohustust parandada liiklusohutust kooskõlas säästva ja aruka liikuvuse strateegiat käsitleva komisjoni teatise vahe-eesmärgiga, on vaja parandada maanteetaristut ohutuse seisukohast.

(48a) Liikmesriigid peaksid tagama teatava liikluse mahuga põhivõrgu lennujaamade ühendatuse linnatranspordisõlmedega raudtee-, metroo-, kergraudtee- või trammi kaudu, et parandada ühenduvust, tagada piisav läbilaskevõime ja kasutajate mugavus, välja arvatud juhul, kui konkreetsed geograafilised või olulised füüsilised piirangud takistavad sellise ühenduse loomist. Seoses nende lennujaamadega, mis kujutavad endast ülemaailmseid sõlmlennujaamu, ergutatakse liikmesriike arendama või parandama ühendusi pikamaa- või kiirraudteega, et pakkuda alternatiive lühilendudele.

(48b) Innovatsiooni edendamiseks lennutranspordi valdkonnas tuleks kosmodroomid lisada lennutranspordi taristu komponentide loetellu. Selline lisamine ei tohiks siiski piirata liidu pädevust kosmosevaldkonnas vastavalt ELi toimimise lepingu 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 ELi õigusaktide kohaldamiseni kosmodroomide suhtes, välja arvatud juhul, kui sellistes õigusaktides on sõnaselgelt sätestatud teisiti.

(49) 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.

(49a) Liikmesriigid peaksid tegema oma territooriumil asuvate mitmeliigilise kaubaveo terminalide turu- ja tulevikuanalüüsi ning töötama välja tegevuskava mitmeliigilise kaubaveo terminalide võrgustiku arendamiseks. Selleks võivad nad viidata olemasolevatele uuringutele ja kavadele. Liikmesriikide koostatud tegevuskava peaks edendama mitmeliigilise kaubaveo terminalide arendamist. Liikmesriigid ei peaks siiski olema kohustatud tegevuskava rakendama. Lisaks ei tohiks tegevuskavaga kohustada erasektorit terminalidesse investeerima. Kava suhtes ei tohiks kohaldada keskkonnamõju strateegilist hindamist.

- (50) Linnatranspordisõlmed etendavad olulist rolli üleeuroopalises transpordivõrgus liikuvate reisijate ja seal veetavate veoste lähte- või lõppsihtkohana (viimase etapina) ning eri transpordiliikide siseste või vaheliste üleminekupunktidenä. Tuleks tagada, et läbilaskevõime kitsaskohad ja ebapiisav võrguühendus linnatranspordisõlmedes ei takistaks enam mitmeliigilist transporti 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.
- (51) 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.
- (52) Liikmesriigid peaksid edendama säästva linnalise liikumiskeskonna kavade kasutuselevõttu, et parandada tegevuse koordineerimist piirkondade ja linnade vahel. [...] **Sel eesmärgil peaksid liikmesriigid toetama [...]** kohalikke ametiasutusi kvaliteetsete säästva linnalise liikumiskeskonna kavade väljatöötamisel ning tugevdada nende kavade rakendamise jälgimist ja hindamist [...] **kõigi asjakohaste** meetmete, suuniste, suutlikkuse suurendamise, abi ja võimaliku rahalise toetuse kaudu.
- (52a) Säästva linnalise liikumiskeskonna kavasid võib lisada olemasolevatesse kavadesse, mida võib säästva linnalise liikumiskeskonna kavade suuniste täitmiseks edasi arendada, ja/või laiematesse kavadesse, mis hõlmavad ka maakasutuse planeerimist, võttes näiteks arvesse maakasutuse ja liikuvuse seoseid. Tihedalt asustatud linnatranspordisõlmede puhul peaks olema lubatud mitu säästva linnalise liikumiskeskonna kava.
- (53) Raamprogrammi „Euroopa horisont“ raames ellu viidava kliimaneutraalsete ja arukate linnade missiooni eesmärk on tagada, et 2030. aastaks on liidus 100 kliimaneutraalset linna. Missioonis osalevad linnad tegutsevad eksperimenteerimis- ja innovatsioonikeskustena, mille eeskujuga teised linnad järgivad 2050. aastaks.

- (54) Digitaalsed mitmeliigilise liikuvuse teenused aitavad tõhustada eri transpordiliikide integreerimist, koondades mitu transpordipakkumist üheks pakkumiseks. Nende teenuste edasiarendamine peaks aitama stimuleerida kõige säästvamate transpordiliikide, ühistranspordi ja aktiivse liikuvuse, näiteks kõndimise ja jalgrattasõidu eelistamist.
- (55) Transpordi info- ja kommunikatsioonitehnoloogia (IKT) süsteemid on vajalikud selleks, et luua alus liikluse ja vedude optimeerimiseks, liiklusohutuse tagamiseks ning seonduvate teenuste parandamiseks. Tuleks hõlbustada teabevooge transpordi- ja liikuvusvõrgus, sealhulgas liidu liikuvuse andmeruumi kasutuselevõtu kaudu. Reisijatele vajalik teave, sealhulgas teave piletimüügi- ja broneerimissüsteemide kohta, peaks olema kättesaadav.
- (56) Intelligentsed transpordisüsteemid ja -teenused ning uued kujunemisjärgus tehnoloogilised lahendused peaksid toimima katalüsaatorina intelligentsete transpordisüsteemide ja -teenuste kasutuselevõtuks kõikidel üleeuroopalise transpordivõrgu teedel.
- (57) Üleeuroopalist transpordivõrku on vaja piisavalt planeerida. See tähendab ka seda, et kogu võrgus tuleb rakendada konkreetseid nõudeid seoses taristu, IKT-süsteemide, seadmete ja teenustega, sealhulgas Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruses (EL) [...] [alternatiivkütuste taristu kasutuselevõtu kohta]¹⁶ kindlaks määratud alternatiivkütuste taristu kasutuselevõtu nõudeid. Seepärast tuleb tagada, et neid nõudeid kohaldatakse kõikjal Euroopas asjakohaselt ja kooskõlastatult kõikide transpordiliikide suhtes ning transpordiliikide omavaheliste ühenduste suhtes kogu üleeuroopalises transpordivõrgus ja sellest väljaspool, et saada kasu võrguefektist ja võimaldada tõhusaid üleeuroopalisi kaugvedusid. Selleks et tagada alternatiivkütuste kasutuselevõtt kogu üleeuroopalise transpordivõrgu teedevõrgus kooskõlas määruses (EL) [...] [alternatiivkütuste taristu kasutuselevõtu kohta] sätestatud eesmärkidega, tuleks määruses (EL) [...] [alternatiivkütuste taristu kasutuselevõtu kohta] sisalduvaid viiteid põhivõrgule käsitada viidetena käesolevas määruses määratletud põhivõrgule. Määruses (EL) [...] [alternatiivkütuste taristu

¹⁶ Euroopa Parlamendi ja nõukogu [...] määrus, milles käsitletakse alternatiivkütuste taristu kasutuselevõttu ja millega tunnistatakse kehtetuks Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv 2014/94/EL (ELT L [...]).

kasutuselevõtu kohta] sisalduvaid viiteid üldvõrgule tuleks käsitada viidetena käesolevas
määruses määratletud laiendatud põhivõrgule ja üldvõrgule.

- (58) Üleeuroopaline transpordivõrk peaks olema aluseks uute tehnoloogiliste lahenduste ja innovatsiooni ulatuslikule kasutuselevõtule, mis võib aidata suurendada Euroopa transpordisektori üldist tõhusust ja suutlikkust tagada turvalisi reisijatevooge tõhusate vahendite abil, muuta ühistranspordi või keskkonnahoidlikuma transpordi reisijate jaoks atraktiivsemaks ning vähendada transpordisektori CO₂ jalajälge. See aitab kaasa nii Euroopa rohelise kokkuleppe eesmärkide saavutamisele kui ka liidu energiapühkoleku suurendamise eesmärgi saavutamisele. Nende eesmärkide saavutamiseks tuleks kogu üleeuroopalises transpordivõrgus parandada alternatiivkütuste ja nendega seotud taristu kättesaadavust.
- (59) Üleeuroopalises transpordivõrgus tuleks kasutusele võtta piisaval hulgal üldkasutatavaid kerg- ja raskesõidukite kiirlaadimispunkte. See peaks tagama täieliku piiriülese ühenduvuse ja võimaldama elektrisõidukite liikumist kogu liidus. Üleeuroopalise transpordivõrgu vahemaapõhised eesmärgid, mis on määratud kindlaks määruses (EL) [...] [alternatiivkütuste taristu kasutuselevõtu kohta], peavad tagama elektrisõidukite laadimispunktide piisava katvuse liidu peamistes teedevõrkudes.
- (60) Üleeuroopalise transpordivõrgu üldkasutatava laadimistaristuga, nagu see on määratletud määruses (EL) [...] [alternatiivkütuste taristu kasutuselevõtu kohta], peaksid kaasnema nõuded, mis käsitlevad laadimistaristu kasutuselevõttu mitmeliigilise transpordi terminalides ja mitmeliigilise reisijateveo sõlmpunktides, et võimaldada pikamaaveokite laadimist kauba peale- või mahalaadimise ajal või veokijuhi puhkepausi ajal ning busside laadimist mitmeliigilise reisijateveo sõlmpunktides. Kui terminalide või reisijateveo sõlmpunktide jaoks saadakse liidu või riigi toetust, tuleks vaba ringluse eesmärgil tagada, et juurdepääs laadimisele on õiglane, läbipaistev ja mittediskrimineeriv, et vältida konkreetsete ettevõtjate kinnistumist või võimalikke konkurentsimoonusi.

- (61) Taristu ebapiisav ohutus, turvalisus ja usaldusväärsus, mille põhjuseks on looduslikud ohud, sealhulgas kliimaga seotud sündmused ja muud erakorralised sündmused, nagu pandeemiad, inimtegevusest tingitud kataastroofid, 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 transpordivõrge märkimisväärselt häirinud õnnetused, mis tulenesid mitmest äärmuslikest ilmastikunähtustest tingitud looduskatastroofist. Seega tuleks parandada transpordivõrgu vastupidavust kliimamuutustele, looduslikele ohtudele, inimtegevusest tingitud kataastroofidele ja muudele häiringutele, tuginedes riskihindamisele ja vastupidavuse suurendamise meetmetele, mida kriitilise tähtsusega üksused võtavad transpordisektoris vastavalt direktiivile [...] kriitilise tähtsusega üksuste vastupidavusvõime kohta¹⁷.
- (62) Võttes arvesse COVID-19 pandeemia ajal kriisi ohjamisel saadud kogemusi¹⁸ ning selleks, et tulevikus vältida liiklushäiringuid ja ettenägematuid olukordi, peaksid liikmesriigid transporditaristu planeerimisel pidama silmas taristu turvalisust ja vastupidavust kliimamuutustele, looduslikele ohtudele, inimtegevusest tingitud kataastroofidele ja muudele liidu transpordisüsteemi toimimist mõjutavatele häiringutele. Selleks peaksid Euroopa transpordikoridorid hõlmama ka olulisi ümbersuunamisliine, mida saab kasutada põhimarsruutidel esinevate ummikute või muude probleemide korral. Lisaks saab mitmeliigilisusest tulenevalt üks transpordiliik hädaolukorras asendada teist transpordiliiki.

¹⁷ Käesolevas direktiivis viidatakse komisjoni ettepanekule võtta vastu Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv kriitilise tähtsusega üksuste vastupidavusvõime kohta, COM(2020) 829 final.

¹⁸ Teatis rohelise transpordikoridori rakendamise kohta piirihaldusmeetmeid käsitlevate suuniste alusel, et kaitsta inimeste tervist ning tagada kaupade ja esmatahtsate teenuste kättesaadavus (C(2020) 1897 final, ELT C 96 I, 24.3.2020, lk 1) ja komisjoni 28. oktoobri 2020. aasta teatis Euroopa Parlamendile, Euroopa Ülemkogule ja nõukogule majanduse elushoidmiseks vajalike roheliste transpordikoridoride ajakohastamise kohta COVID-19 pandeemia taasleviku tingimustes COM(2020) 685 final.

- (63) Ettevõtjate, sealhulgas kolmanda riigi füüsilise isiku või kolmanda riigi ettevõtja omandis või kontrolli all olevate ettevõtjate, sealhulgas kolmandas riigis asutatud ettevõtjate osalemine võib kiirendada üleeuroopalise transpordivõrgu rajamist. Teatavatel asjaoludel võib kolmanda riigi füüsilise isiku või kolmanda riigi ettevõtja omandis või kontrolli all olevate ettevõtjate osalemine ühishuviprojektides või nende poolt sellistele projektidele kaasaaitamine siiski ohustada ELi julgeolekut ja avalikku korda. Ilma et see piiraks määruse (EL) 2019/452¹⁹ kohast koostöömehhanismi ja lisaks sellele mehhanismile on vaja suuremat teadlikkust sellisest osalemisest või kaasaaitamisest, et võimaldada avaliku sektori asutustel sekkuda, kui ilmneb, et see mõjutab tõenäoliselt liidu julgeolekut või avalikku korda ning et osalemine või kaasaaitamine ei kuulu määruse (EL) 2019/452²⁰ kohaldamisalasse.
- (64) Hooldus on nüüd ja edaspidi liikmesriikide peamiseks ülesandeks, ja ilma et see piiraks liikmesriikide pädevust, eelkõige hoolduse 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 olulusringipõhist lähenemisviisi. Eelkõige peaksid liikmesriigid tegema kõik endast oleneva, et tagada maanteede ja vajaduse korral siseveeteede taristu pikaajaliste hoolduskavade kehtestamine.
- (65) Selleks et tagada üleeuroopalise transpordivõrgu suurima strateegilise tähtsusega osade rakendamine ettenähtud aja jooksul, tuleks kasutada koridoripõhist lähenemisviisi eri projektide riikidevaheliseks koordineerimiseks ja koridori arendamise sünkroniseerimiseks, maksimeerides seeläbi võrgust saadavat kasu.

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

²⁰ Seda põhjendust võidakse täiendavalt kohandada, et võtta arvesse artiklis 47 tehtud muudatusi.

- (66) Euroopa transpordikoridorid peaksid aitama arendada üleeuroopalise transpordivõrgu taristut viisil, mis võimaldab kõrvaldada kitsaskohad, tõhustada piiriüleseid ühendusi ning parandada tõhusust ja kestlikkust. Nad peaksid aitama suurendada ühtekuuluvust parema territoriaalse koostöö kaudu. Samuti tuleks nende puhul silmas pidada transpordipoliitika laiemaid 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.
- (67) Selleks et hõlbustada Euroopa transpordikoridoride ja kahe horisontaalse prioriteedi – ERTMSi ja Euroopa mereruumi – koordineeritud rakendamist, peaks komisjon kokkuleppel asjaomaste liikmesriikidega 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.
- (68) Euroopa ja riiklikud transporditaristu planeerimise ja rakendamise raamistikud ning Euroopa koordinaatorite tööplaanid peaksid aitama kaasa käesoleva määruse eesmärkide saavutamiseks vajalike investeeringute planeerimisele ja õigeaegsele rakendamisele.

- (69) Euroopa koordinaatorite tööplaane tuleks kasutada selleks, et edendada koostööd kõigi asjaomaste sidusrühmade vahel, tugevdada vastastikust täiendavust liikmesriikide ja taristuettevõtjate meetmetega ning eelkõige seada soovituslikud vahe-eesmärgid oluliste puuduvate ühenduslülide ja piiriüleste lõikude rakendamiseks ning kitsaskohtade kõrvaldamiseks.
- (70) Üleeuroopalise transpordivõrgu kaartide tehniliseks aluseks on üleeuroopalise transpordivõrgu interaktiivne geograafiline ja tehniline infosüsteem (TENtec).
- (71) Võttes arvesse 2018. aasta märtsis vastu võetud komisjoni teatist liidu sõjaväelise liikuvuse tegevuskava kohta,²¹ hindas komisjon vajadust kohandada üleeuroopalist transpordivõrku nii, et see hõlmaks taristu sõjalist kasutamist. Üleeuroopalise transpordivõrgu vajaduste ja sõjaliste vajaduste analüüsi²² põhjal lisati üleeuroopalisel võrku täiendavaid maanteid ja raudteid, et suurendada tsiviil- ja militaartranspordivõrkude koostoimet.

²¹ Ühisteatis Euroopa Parlamendile ja nõukogule sõjaväelise liikuvuse tegevuskava kohta (JOIN(2018) 5 final).

²² Komisjoni talituste 17. juuli 2020. aasta ühine töödokument sõjaliste vajaduste ja üleeuroopalise transpordivõrgu vajaduste erinevuste ajakohastatud analüüsi kohta (SWD(2020) 144 final).

- (72) Selleks et maksimeerida kooskõla suuniste ja liidu tasandil kättesaadavate asjakohaste rahastamisvahendite kavandamise vahel, peaks üleeuroopalise transpordivõrgu rahastamine olema kooskõlas käesoleva määrusega ning põhinema eelkõige Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusel (EL) 2021/1153²³. Lisaks peaks võrgu rahastamine tuginema ka muudele liidu õigusaktide kohastele rahastamisvahenditele, nagu programm „InvestEU“, taaste- ja vastupidavusrahastu, ühtekuuluvuspoliitika, programm „Euroopa horisont“ ja muud Euroopa Investeeringusprogrammi loodud rahastamisvahendid. Ühishuviprojektide rahastamise võimaldamiseks tuleks määruses (EL) 2021/1153 sisalduvaid viiteid mitmeliigilise logistika platvormidele, meremagistraalidele ja telemaatilistele rakendustele käsitada viidetena käesolevas määruses määratletud mitmeliigilise kaubaveo terminalidele, Euroopa mereruumile ja transpordi IKT-süsteemidele. Samal eesmärgil tuleks määruses (EL) 2021/1153 sisalduvaid viiteid põhivõrgule käsitada viidetena, mis hõlmavad ka käesolevas määruses määratletud laiendatud põhivõrku.
- (73) Üleeuroopalise transpordivõrgu eesmärkide saavutamiseks, eelkõige seoses liidu transpordisüsteemi digitaliseerimisega ja CO₂ heite vähendamisega, on vaja tugevat õigusraamistikku. Liikmesriigid peaksid rakendama ambitsioonikaid reforme, et lahendada säästva transpordiga seotud sõlmküsimused, mis on Euroopa poolaasta raames kindlaks tehtud. Taaste- ja vastupidavusrahastust 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.

²³ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 7. juuli 2021. aasta määrus (EL) 2021/1153, millega luuakse Euroopa ühendamise rahastu ja tunnistatakse kehtetuks määrused (EL) nr 1316/2013 ja (EL) nr 283/2014 (ELT L 249, 14.7.2021, lk 38).

- (74) Selleks et ajakohastada I ja II lisa 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 III lisa esitatud Euroopa transpordikoridoride teetrasside valikut, peaks komisjonil olema õigus võtta kooskõlas Euroopa Liidu toimimise lepingu artikliga 290 vastu delegeeritud õigusakte 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 kokkuleppes²⁴ sätestatud põhimõtetega. Eelkõige selleks, et tagada delegeeritud õigusaktide ettevalmistamises võrdne osalemine, saavad Euroopa Parlament ja nõukogu kõik dokumendid liikmesriikide ekspertidega samal ajal ning nende ekspertidel on pidev juurdepääs komisjoni eksperdirühmade koosolekutele, millel arutatakse delegeeritud õigusaktide ettevalmistamist.
- (75) Mõningaid võrgu osi haldavad muud osalised kui liikmesriigid. Liikmesriigid peavad siiski tagama, et võrgu osi reguleerivaid eeskirju kohaldatakse nende territooriumil nõuetekohaselt.
- (76) Selleks et tagada käesolevas määruses sätestatud kohustuste tõrgeteta ja tulemuslik rakendamine, toetab komisjon liikmesriike tehnilise toe instrumendi²⁵ kaudu, pakkudes kohandatud tehnilist oskusteavet reformide, sealhulgas üleeuroopalise transpordivõrgu arendamist edendavate reformide kavandamiseks ja rakendamiseks.

²⁴ Euroopa Parlamendi, Euroopa Liidu Nõukogu ja Euroopa Komisjoni vahel 13. aprillil 2016 sõlmitud institutsioonidevaheline parema õigusloome kokkulepe (ELT L 123, 12.5.2016, lk 1).

²⁵ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 10. veebruari 2021. aasta määrus (EL) 2021/240, millega luuakse tehnilise toe instrument.

- (77) 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 piiriüleste lõikude ja kahe horisontaalse prioriteedi rakendamiseks. Asjaomaste liikmesriikide taotlusel võib rakendusakte võtta vastu ka seoses Euroopa transpordikoridoride konkreetsete lõikudega. Neid volitusi tuleks teostada kooskõlas Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusega (EL) nr 182/2011²⁶.
- (77a) Raudteed käsitlevaid sätteid, eelkõige nõuet ühendada lennujaamad ja sadamad raudteega, samuti mitmeliigilise kaubaveo terminale käsitlevaid sätteid ei tohiks kohaldada Küprose, Malta ja äärepoolseimate piirkondade suhtes seni, kuni nende territooriumil ei ole loodud raudteesüsteemi. Samuti ei tohiks nende liikmesriikide ja piirkondade suhtes kohaldada ohutuid ja turvalisi parkimisalasid käsitlevaid sätteid, kuna sellised parkimisalad ei ole nende territooriumil transiidina toimuva maanteekaubaveo puudumise tõttu olulised.
- (78) Kuna käesoleva määruse eesmärged, nimelt üleeuroopalise transpordivõrgu kooskõlastatud rajamist ja arendamist, ei suuda liikmesriigid piisavalt saavutada ning nende eesmärkide kooskõlastamise vajaduse tõttu on neid parem saavutada liidu tasandil, võib liit võtta meetmeid kooskõlas Euroopa Liidu lepingu artiklis 5 sätestatud subsidiaarsuse põhimõttega. Kooskõlas kõnealuses artiklis sätestatud proportsionaalsuse põhimõttega ei lähe käesolev määrus nimetatud eesmärkide saavutamiseks vajalikust kaugemale.

²⁶ 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).

- (79) Määrust (EL) 2021/1153 on vaja muuta, et kohandada selle sätteid eesmärgiga integreerida põhivõrgukoridorid Euroopa transpordikoridoridesse. Euroopa transpordikoridoride määratlus ja teetrasside valik sätestatakse käesolevas määruses ning nendega asendatakse kõnealuses määruses määratletud põhivõrgukoridorid.
- (80) Määrust (EL) nr 913/2010 on vaja muuta, et kohandada selle sätteid eesmärgiga integreerida raudtee-kaubaveokoridorid Euroopa transpordikoridoridesse.
- (81) Määrus (EL) nr 1315/2013 tuleks kehtetuks tunnistada,

I PEATÜKK

ÜLDPÕHIMÕTTED

Artikkel 1

Reguleerimisese

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

Artikkel 2

Kohaldamisala

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

Artikkel 3

Mõisted

Käesolevas määruses kasutatakse järgmisi mõisteid:

- a) „ühishuviprojekt“ – käesoleva määruse kohaselt ellu viidav projekt;
- b) „naaberriik“ – kolmas riik, mis kuulub Euroopa naabruspoliitika, laienemispoliitika, Euroopa Majanduspiirkonna, Euroopa Vabakaubanduse Assotsiatsiooni või ELi ja Ühendkuningriigi kaubandus- ja koostöölepingu kohaldamisalasse;
- c) „NUTS piirkond“ – määruses (EÜ) nr 1059/2003 (millega kehtestatakse ühine statistiliste territoriaalüksuste liigitus) määratletud piirkond;

- d) „piiriülene lõik“ – lõik, mis tagab ühishuviprojekti jätkumise mõlemal pool piiri ning asub kahe liikmesriigi piirile lähimate linnatranspordisõlmede vahel või liikmesriigi ja naaberriigi vahel;
- e) „kitsaskoht“ – füüsiline, tehniline, funktsionaalne, tegevusalane või haldustakistus, mis põhjustab süsteemi tõrke, mõjutades pikamaa- või piiriüleste liiklusvoogude järjepidevust;
- f) „linnatranspordisõlm“ – linnapiirkond, kus linnapiirkonnas ja selle ümbruses asuvad üleeuroopalise transpordivõrgu transporditaristu elemendid, nagu sadamad, sealhulgas reisiterminalid, lennujaamad, raudteejaamad, bussiterminalid, logistikaplatvormid ja -rajatised ning kaubaterminalid, on ühendatud selle taristu muude elementidega ning piirkondliku ja kohaliku liikluse taristuga, sealhulgas aktiivse liikuvusega seotud taristuga;
- g) „isoleeritud võrk“ – liikmesriigi raudteevõrk või selle osa, mille rööpmelaius erineb Euroopa standardsest nominaalsest rööpmelaiusest (1435 mm);
- h) välja jäetud;
- i) „mitmeliigiline transport“ – reisijate- ja/või kaubavedu, milleks kasutatakse vähemalt kahte transpordiliiki;
- j) „digitaalsed mitmeliigilise liikuvuse teenused“ – teenused, mis on määratletud direktiivi 2010/40/EL (mis käsitleb raamistikku intelligentsete transpordisüsteemide kasutuselevõtmiseks)²⁷ artiklis [...];

²⁷ Direktiiv XXX (EL)/..., millega muudetakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu 7. juuli 2010. aasta direktiivi 2010/40/EL, mis käsitleb raamistikku intelligentsete transpordisüsteemide kasutuselevõtmiseks maanteetranspordis ja liideste jaoks teiste transpordiliikidega (ELT L [...]).

- k) „koostalitlusvõime“ – taristu, sealhulgas transpordiliigi või -segmenti digitaalse taristu võime (sealhulgas kõik regulatiivsed, tehnilised ja käitamistingimused) võimaldada ohutuid ja katkematuid liiklus- ja teabevooge, millega saavutatakse selle taristuliigi või -segmenti nõutav toimimistase;
- l) „mitmeliigilise reisijateveo sõlmpunkt“ – vähemalt kahe reisijateveoks kasutatava transpordiliigi vaheline ühenduspunkt, kus on tagatud reisisiteave, juurdepääs ühistranspordile ja võimalused vahetada transpordiliiki, hõlmates aktiivset liikuvust, ning mis toimib ühenduslülina linnatranspordisõlmede ja pikemaid vahemaid hõlmavate transpordivõrkude vahel;
- m) „mitmeliigilise kaubaveo terminal“ – rajatis, mis on ette nähtud kauba ümberlaadimiseks vähemalt kahe transpordiliigi vahel või kahe eri raudteesüsteemi vahel ning kauba ajutiseks ladustamiseks, nagu sisevee- või meresadamates, siseveeteedel ja lennujaamades asuvad terminalid ning raudtee-/maanteeterminaalid;
- n) „logistikaplatvorm“ – ala, mis on otseselt seotud üleeuroopalise transpordivõrgu transporditaristuga ning kus on vähemalt üks kaubaterminal ja mis võimaldab teostada logistikatoiminguid;
- o) „säästva linnalise liikumiskeskonna kava“ – strateegilise liikuvuse planeerimise dokument, mille eesmärk on parandada kestlikul viisil inimeste, ettevõtete ja kaupade juurdepääsu funktsionaalsele linnapiirkonnale ning liikuvust selles funktsionaalses linnapiirkonnas, pidades eelkõige silmas paremat elukvaliteeti;
- p) „aktiivne liikuvus“ – inimeste või kauba transport mootorita vahendite abil, mis põhineb inimeste kehalisel aktiivsusel, sealhulgas määruse (EL) nr 168/2013 artikli 2 lõike 2 punktis h osutatud elekterkäitusega mootoriga vahendid;

- q) „transpordi IKT-süsteemid“ – info- ja kommunikatsioonitehnoloogia süsteemid ja rakendused, mis kasutavad info-, side-, navigatsiooni- või positsioneerimis- / asukoha määramise tehnoloogiat ning võimaldavad töödelda, säilitada ja vahetada üleeuroopalise transpordivõrgu taristu, liikuvuse ja liikluse tõhusaks haldamiseks vajalikke andmeid ja teavet, edastada asjakohast teavet ametiasutustele ning pakkuda kodanikele, kaubasaatjatele ja käitajatele lisaväärtusteenuseid, sealhulgas võrgu vastupidava, ohutu, turvalise, keskkonnahoidliku ja läbilaskevõime seisukohast tõhusa kasutamise süsteemid. Need hõlmavad punktides r–x osutatud süsteeme, tehnoloogilisi lahendusi ja teenuseid ning võivad hõlmata ka sõidukil olevaid seadmeid koos vastavate taristu- või digikomponentidega;
- r) „intelligentne transpordisüsteem“ – Euroopa Parlamendi ja nõukogu 7. juuli 2010. aasta direktiivi 2010/40/EL (mis käsitleb raamistikku intelligentsete transpordisüsteemide kasutuselevõtmiseks maanteetranspordis ja liideste jaoks teiste transpordiliikidega)²⁸ artikli 4 punktis 1 määratletud süsteem;
- s) „laevaliikluse seire- ja teabesüsteemid (VTMIS)“ – Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiviga 2002/59/EÜ²⁹ loodud süsteemid;
- t) „jõeteabeteenused (RIS)“ – siseveeteedel kasutatav info- ja kommunikatsioonitehnoloogia, nagu on määratletud Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2005/44/EÜ³⁰ artikli 3 punktis a;

²⁸ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 7. juuli 2010. aasta direktiiv 2010/40/EÜ, mis käsitleb raamistikku intelligentsete transpordisüsteemide kasutuselevõtmiseks maanteetranspordis ja liideste jaoks teiste transpordiliikidega (ELT L 207, 6.8.2010, lk 1).

²⁹ 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).

³⁰ 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).

- u) „Euroopa merenduse ühtsete kontaktpunktide keskkond“ – Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruses (EL) 2019/1239³¹ määratletud õigus- ja tehniline raamistik;
- v) „lennuliikluse korraldamise/aeronavigatsiooniteenuste süsteem“ (ATM/ANS-süsteem) – määruse (EL) 2018/1139 artikli 3 lõikes 7 määratletud ATM/ANS-süsteem;
- w) „Euroopa raudteeliikluse juhtimissüsteem (ERTMS)“ – direktiivis (EL) 2016/797 ja komisjoni määruse (EL) 2016/919³² lisa punktis 2.2 osutatud süsteem;
- x) „raadiopõhine ERTMS“ – 2. või 3. taseme ERTMS, mis kasutab rongile liikumissuuniste saatmiseks raadiot, nagu on sätestatud komisjoni määruses (EL) 2016/919³³;
- y) „B-klassi süsteemid“ – komisjoni määruse (EL) 2016/919 lisa punktis 2.2 määratletud varasemast ajast pärinevad rongiturvangu- ja raadio-häälsidesüsteemid;
- z) „meresadam“ – määruse (EL) 2017/352 artikli 2 lõikes 16 määratletud meresadam;
- aa) „lähimerevedu“ – lasti ja reisijate meritsi vedu ühe või mitme liikmesriigi geograafilistes vetes asuvate sadamate vahel või liikmesriigi vetes asuva sadama ja ühe või mitme liikmesriigi vetega külgneva sisemere äärse kolmandast riigist naaberriigi vetes asuva sadama vahel;

³¹ 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).

³² Komisjoni 27. mai 2016. aasta määrus (EL) 2016/919 Euroopa Liidu raudteesüsteemi juhtkäskude ja signaalimise allsüsteemide koostalitluse tehnilise kirjelduse kohta (ELT L 158, 15.6.2016, lk 1).

³³ Komisjoni 27. mai 2016. aasta määrus (EL) 2016/919 Euroopa Liidu raudteesüsteemi juhtkäskude ja signaalimise allsüsteemide koostalitluse tehnilise kirjelduse kohta (ELT L 158, 15.6.2016, lk 1).

- ab) „elektrooniline kaubaveoteave (eFTI)“ – õigusnormidega ette nähtud teabe elektrooniline edastamine ettevõtjate ja pädevate asutuste vahel vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusele (EL) 2020/1056³⁴;
- ac) „ühtne Euroopa taevas“ – Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrustega (EÜ) nr 549/2004³⁵, (EÜ) nr 550/2004³⁶, (EÜ) nr 551/2004³⁷ ja (EL) 2018/1139³⁸ kehtestatud süsteemid, mille eesmärk on tugevdada lennuliikluse ohutusstandardeid, aidata kaasa lennutranspordisüsteemi kestlikule arengule ning parandada lennuliikluse korraldamise ja aeronavigatsiooniteenuste üldist tulemuslikkust üldises lennuliikluses Euroopas;
- ad) „vertikaalset õhkutõusu ja maandumist võimaldav taristu (vertiport)“ – ala, mida kasutatakse vertikaalselt startivate ja maanduvate õhusõidukite maandumiseks ja õhkutõusmiseks;
- ae) „õhusõiduki lennujaama väravaga ühendatud seisupaik“ – lennujaama perrooni kindlaksmääratud alal asuv seisupaik, mis on varustatud sildtrapiga;

³⁴ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 15. juuli 2020. aasta määrus (EL) 2020/1056 elektroonilise kaubaveoteabe kohta (ELT L 249, 31.7.2020, lk 33).

³⁵ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 10. märtsi 2004. aasta määrus (EÜ) nr 549/2004, millega sätestatakse raamistik ühtse Euroopa taeva loomiseks (ELT L 96, 31.3.2004, lk 1).

³⁶ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 10. märtsi 2004. aasta määrus (EÜ) nr 550/2004 aeronavigatsiooniteenuste osutamise kohta ühtses Euroopa taevas (ELT L 96, 31.3.2004, lk 10).

³⁷ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 10. märtsi 2004. aasta määrus (EÜ) nr 551/2004 õhuruumi korraldamise ja kasutamise kohta ühtses Euroopa taevas (ELT L 96, 31.3.2004, lk 20).

³⁸ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 4. juuli 2018. aasta määrus (EL) 2018/1139, mis käsitleb tsiviillennunduse valdkonna ühisnorme ja millega luuakse Euroopa Liidu Lennundusohutusamet (ELT L 212, 22.8.2018, lk 1).

- af) „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;

(af2) „kosmodroom“ – kosmosesõidukite katsetamiseks ja startimiseks ette nähtud rajatis;

- ag) „Euroopa raudteeprojekt“ – Euroopa raudtee ühisettevõtte või selle eelkäija Shift2Raili projekt;
- ah) „Euroopa lennuliikluse korraldamise üldkava“ – kava, mis on heaks kiidetud nõukogu otsusega 2009/320/EÜ³⁹, mida on hiljem muudetud⁴⁰;
- ai) „raudteekaubaveo haldusstruktuurid“ – määruse (EL) nr 913/2010 artiklis 8 osutatud haldusorganid;
- aj) „hooldus“ – olemasoleva taristu seisukorra ja suutlikkuse säilitamiseks tehtavad tööd taristu kasutusea jooksul;
- ak) „sotsiaal-majanduslik kulude-tulude analüüs“ – projekti väärtuse kvantitatiivne eelhindamine tunnustatud metoodika alusel, mille käigus võetakse arvesse kõiki asjakohaseid sotsiaalseid, majanduslikke, tervisealaseid, kliima- ja keskkonnavalaseid tulusid ja kulusid. Kliima- ja keskkonnavalaste kulude ja tulude analüüs põhineb Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2011/92/EL⁴¹ kohaselt teostataval keskkonnamõju hindamisel;
- al) „alternatiivkütused“ – määruse (EL) [...] [alternatiivkütuste taristu kasutuselevõtu kohta] artikli 2 punktis 3 määratletud alternatiivkütused;

³⁹ ELT L 95, 9.4.2009, lk 41.

⁴⁰ 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).

⁴¹ 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).

- am) „ohutu ja turvaline parkimisala“ – reisijate- või kaubaveoga tegelevatele sõidukijuhtidele juurdepääsetav parkimisala, mis vastab Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EÜ) nr 561/2006⁴² artikli 8a lõike 1 nõuetele ning mis on sertifitseeritud vastavalt liidu standarditele ja menetlustele kooskõlas kõnealuse määruse artikli 8a lõikega 2;
- an) „liikumisel kaalumise süsteem“ – maanteetaristule paigaldatud automaatne süsteem, mille eesmärk on teha kindlaks liikuvad sõidukid või liidendsõidukid, mis tõenäoliselt ületavad Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivis 96/53/EÜ⁴³ sätestatud asjakohaseid massipiiranguid;
- ao) „projekti loa andmise otsus“ – otsus või otsuste kogum, mis võib olla halduslikku laadi ja 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 projektide elluviijatel 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 kõrge kvaliteediga mitmeliigiline võrk.

⁴² Euroopa Parlamendi ja nõukogu 15. märtsi 2006. aasta määrus (EÜ) nr 561/2006, mis käsitleb teatavate autovedusid käsitlevate sotsiaalõigusnormide ühtlustamist (ELT L 102, 11.4.2006, lk 1).

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, turvaline, tõhus ja vastupidav, toob suuremat kasu selle kasutajatele ja toetab kaasavat majanduskasvu. Üleeuroopaline transpordivõrk peab pakkuma Euroopa lisaväärtust, toetades järgmisse nelja valdkonda kuuluvaid eesmärke:

a) kestlikkus, mida aitab saavutada:

- i) heitevaba ja vähese heitega liikuvuse edendamine kooskõlas asjakohaste liidu CO₂ heite vähendamise eesmärkidega;
- ii) säästvamate transpordiliikide suurema kasutamise võimaldamine, eelkõige arendades edasi pikamaaraudtee-reisijateveovõrku, sealhulgas pikamaa kiirraudtee-reisijateveovõrku, ja koostalitlusvõimelist raudtee-kaubaveovõrku ning usaldusväärset siseveeteede ja lähimereveomarsruutide võrku kogu liidus, edendades ka aktiivse liikuvuse transpordiliike;
- iii) parem keskkonnakaitse;
- iv) negatiivse välismõju, sealhulgas keskkonna, tervise, ummikute ja õnnetustega seotud välismõju vähendamine;
- v) suurem energiajulgeolek;

b) ühtekuuluvus, mida aitab saavutada:

- i) juurdepääsetavus ja ühenduvus kõigi liidu piirkondade, sealhulgas äärepoolseimate piirkondade ning muude kaugete, saare-, perifeersete ja mägipiirkondade ning hõredalt asustatud piirkondade puhul;
- ii) taristu kvaliteedi erinevuste vähendamine piirkondade ja liikmesriikide vahel;

- iii) nii reisijate- kui ka kaubaveo puhul ühelt poolt pikamaaliikluse ning teiselt poolt linnatranspordisõlmedes piirkondlike ja kohalike transporditeenuste jaoks kasutatava transporditaristu tõhus koordineerimine ja ühendamine;
 - iv) transporditaristu, mis võtab arvesse liidu eri osade konkreetset olukorda ja hõlmab tasakaalustatult kõiki Euroopa piirkondi;
- c) tõhusus, mida aitab saavutada:
- i) taristu kitsaskohtade kõrvaldamine ja puuduvate ühenduste rajamine nii transporditaristute piires kui ka nendevahelistes ühenduspunktides, liikmesriikide territooriumidel ja nende vahel;
 - ii) 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;
 - vii) kulutõhus uuenduslike tehnoloogia- ja tegevuskontseptsioonide rakendamine;
- d) kasutajate saadava kasu suurendamine, mida aitab saavutada:
- i) kasutajatele juurdepääsu tagamine ning nende liikuvus- ja transpordivajaduste täitmine, võttes eelkõige arvesse haavatavas olukorras olevate inimeste, sealhulgas puudega või piiratud liikumisvõimega inimeste ning kaugetes piirkondades, sealhulgas äärepoolseimates piirkondades ja saartel elavate inimeste vajadusi;

- ii) nii reisijate- kui ka kaubaveo puhul ohutute, turvaliste ja kõrgete kvaliteedistandardite, sealhulgas kasutajatele osutatavate teenuste kvaliteedi tagamine;
- iii) juurdepääsetavate ja taskukohaste transporditeenuste kvaliteedi, tõhususe ja kestlikkuse toetamine;
- iv) sellise liikuvuse toetamine, mis arvestab muutuvat kliimat ning 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) aktiivse liikuvuse võimaluste toetamine, täiustades sellega seotud taristu kättesaadavust ja kvaliteeti, parandades seeläbi taristu aktiivsete kasutajate ohutust ja tervist ning edendades nende transpordiliikide keskkonnavalast kasu.

Artikkel 5

Ressursitõhus 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 ühendamist;
- c) võttes kasutusele alternatiivkütuste laadimis- ja tankimistaristu;
- 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, ning ülemineku kaudu säästvamatele liikuvusmodelitele, hõlmates kestlike, atraktiivsete ja tõhusate mitmeliigilise transpordi teenuste arendamist;
- f) võttes arvesse võimalikku koostoimet muude võrkudega, eelkõige üleeuroopaliste energia- või telekommunikatsioonivõrkudega või kahesuguse kasutusega võrkudega, mis on kindlaks määratud dokumendis „Sõjaväelise liikuvusega seotud sõjalised vajadused ELi piires ja väljaspool ELi“;
- g) arendades keskkonnahoidlikku, kestlikku ja kliimamuutustele vastupidavat taristut, mis on kavandatud vähendama nii palju kui võimalik negatiivset mõju võrgu ümbruses elavate kodanike tervisele, keskkonnale ja ökosüsteemide seisundi halvenemisele;
- h) võttes piisavalt arvesse transpordivõrgu ja selle taristu vastupidavust, eriti piiriülestes lõikudes, seoses muutuva kliima, looduslike ohtude ja inimtegevusest tingitud katastroofide ning tahtlike või tahtmatute häiringutega, sealhulgas liikluse puhul, pidades silmas nende küsimuste lahendamist;
- i) välja jäetud.

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. Selline kohandamine ei lähe kaugemale sellest, mis on lubatud asjakohase projekti loa andmise otsusega.

3. Kavade ja projektide keskkonnamõju hinnatakse kooskõlas nõukogu direktiiviga 92/43/EMÜ⁴⁴ ning Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiividega 2000/60/EÜ⁴⁵, 2001/42/EÜ⁴⁶, 2002/49/EÜ⁴⁷, 2009/147/EÜ⁴⁸ ja 2011/92/EL⁴⁹. Ühishuviprojektide puhul, mille keskkonnamõju hindamise hankemenetlust ei ole käesoleva määruse jõustumise kuupäevaks veel alustatud, tuleks hinnata ka olulise kahju ärahoidmise põhimõtte järgimist.

Artikkel 6

Üleeuroopalise transpordivõrgu järkjärguline arendamine

1. Ilma et see piiraks artikli 8 lõike 4a kohaldamist, arendatakse üleeuroopalist transpordivõrku järk-järgult kolmes etapis: põhivõrk valmib 31. detsembriks 2030, laiendatud põhivõrk 31. detsembriks 2040 ja üldvõrk 31. detsembriks 2050, kui käesolevas määruuses ei ole sätestatud teisiti. Selle saavutamiseks tuleb eelkõige ühtse ja läbipaistva metoodilise lähenemisviisi alusel rakendada selle võrgu struktuuri, mis hõlmab üldvõrku ning põhivõrku ja laiendatud põhivõrku ning milles linnatranspordisõlmed toimivad pikamaaliikluse ning piirkondlike ja kohalike transpordivõrkude mitmeliigiliste ühenduspunktidenä.

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).

⁴⁹ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 13. detsembri 2011. aasta direktiiv 2011/92/EL teatavate riiklike ja eraprojektide keskkonnamõju hindamise kohta (ELT L 26, 28.1.2012, lk 1).

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

Artikkel 7

Euroopa transpordikoridorid

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

Artikkel 8

Ühishuviprojektid

1. Ühishuviprojektid peavad aitama üleeuroopalise transpordivõrgu arendamisele kaasa uue transporditaristu rajamise, olemasoleva transporditaristu ajakohastamise või võrgu ressursitõhusat kasutamist edendavate meetmete kaudu.
2. Ühishuviprojekt peab:
 - a) pakkuma Euroopa lisaväärtust, aidates saavutada eesmärke, mis kuuluvad artiklis 4 sätestatud neljast valdkonnast vähemalt kahte; ning

- b) olema sotsiaal-majandusliku kulude-tulude analüüsi alusel majanduslikult elujõuline või hõredalt asustatud piirkondade puhul andma sotsiaal-majandusliku kulude-tulude analüüsi alusel positiivse panuse võrgustiku arendamisse.
 - c) välja jäetud.
- 3. Ühishuviprojekt hõlmab kogu projektitsükli, sealhulgas teostatavusuuringuid ja loamenetlusi, ehitust, käitamist ja hindamist.
 - 4. Liikmesriigid võtavad kõik vajalikud meetmed tagamaks, et projektid viiakse ellu kooskõlas asjakohaste liidu ja siseriiklike õigusaktidega, eelkõige keskkonda, kliimakaitset, ohutust, turvalisust, konkurentsi, riigiabi, riigihankeid, rahvatervist ja juurdepääsetavust käsitlevate liidu õigusaktidega ning mittediskrimineerimist käsitlevate õigusaktidega.
 - 4a. 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.
 - 5. Komisjon võib soovitada liikmesriikidel luua ühtseid üksuseid ühist huvi pakkuvate piiriüleste taristuprojektide koordineerimiseks, ehitamiseks ja/või haldamiseks, eelkõige suuremahuliste ja keerukate taristuprojektide puhul. Asjaomasel Euroopa koordinaatoril on sellise ühtse üksuse nõukogus või sarnases juhtorganis vaatlaja staatus.

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 asjakohaste liidu poliitikavaldkondadega, eelkõige keskkonna- ja kliimakaitse valdkonnas;
- b) tagada üleeuroopalise transpordivõrgu ja kolmandate riikide transpordivõrkude vaheline ühendus piiripunktides, sealhulgas kolmanda riigi territooriumil, et kindlustada sujuvad liiklusvood, piirikontroll, piirivalve ja muud piirikontrollimenetlused;
- ba) tagada kolmanda riigi territooriumil üleeuroopalise transpordivõrgu ja kolmandate riikide transpordivõrkude vaheline ühendus;
- c) ehitada välja kolmandate riikide transporditaristu, mis on ühenduslüliks liidu üleeuroopalise transpordivõrgu osade vahel;
- d) edendada üleeuroopalise transpordivõrgu ja kolmandate riikide võrkude koostalitlusvõimet;
- e) hõlbustada meretransporti ja edendada lähimereveomarsruute liidu ja kolmandate riikide vahel, tingimusel et need ei suurenda kasvuhuonegaaside heite ülekandumist;
- f) hõlbustada siseveetransporti liidu ja kolmandate riikide vahel;
- g) hõlbustada lennutransporti liidu ja kolmandate riikide vahel, et edendada tõhusat ja kestlikku majanduskasvu ja konkurentsivõimet, sealhulgas ühtse Euroopa taeva laiendamist ja lennuliikluse korraldamise alase koostöö parandamist;
- h) ühendada ja rakendada nendes riikides transpordi IKT-süsteeme;
- i) 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 põhi- ja üldvõrku vastavalt käesoleva määruse kriteeriumidele.
3. Käesolev artikkel ei piira liidu rahalist toetust projektidele kolmandates riikides muude ELi õigusaktide alusel.

II PEATÜKK

ÜLDSÄTTED

Artikkel 10

Põhivõrku, laiendatud põhivõrku ja üldvõrku käsitlevad üldsätted

1. Põhivõrk, laiendatud põhivõrk ja üldvõrk peavad:
 - a) vastama I lisas esitatud kaartidele ja II lisas esitatud loeteludele;
 - b) olema täiendavalt täpsustatud taristukomponentide kirjelduses;
 - c) vastama transporditaristule esitatavatele nõuetele, mis on sätestatud käesolevas peatükis ning III ja IV peatükis;
 - d) olema ühishuviprojektide kindlamääramise aluseks.

2. Põhivõrk ja laiendatud põhivõrk koosnevad üldvõrgu nendest osadest, mis ehitatakse üleeuroopalise transpordivõrgu poliitika eesmärkide saavutamiseks esmajärjekorras välja. Määruses (EL) 2021/1153 sisalduvaid viiteid põhivõrgule käsitatakse viidetena, mis hõlmavad ka käesolevas määruses määratletud laiendatud põhivõrku. Määruses (EL) [...] [alternatiivkütuste taristu kasutuselevõtu kohta] sisalduvaid viiteid põhivõrgule käsitatakse viidetena käesolevas määruses määratletud põhivõrgule. Määruses (EL) [...] [alternatiivkütuste taristu kasutuselevõtu kohta] sisalduvaid viiteid üldvõrgule käsitatakse viidetena käesolevas määruses määratletud laiendatud põhivõrgule ja üldvõrgule.

3. Võrgu transpordisõlmed on sätestatud II lisas ning hõlmavad linnatranspordisõlmi ja transpordisõlmi (lennujaamad, meresadamad, siseveesadamad, raudtee-/maanteeterminalid ning siseveetee ääres asuvad terminalid).
4. Liikmesriigid võtavad asjakohaseid meetmeid, et käesoleva määruse asjakohaste sätete kohaselt arendatav põhivõrk, laiendatud põhivõrk ja üldvõrk valmiks artikli 6 lõikes 1 sätestatud tähtaegadeks, kui käesolevas määruses ei ole sätestatud teisiti.

Artikkel 11

Euroopa transpordikoridore käsitlevad üldsätted

1. Üheksa Euroopa transpordikoridori:
 - i. Atlandi ookeani piirkond;
 - ii. Läänemeri – Must meri – Egeuse meri;
 - iii. Läänemeri–Aadria meri;
 - iv. Vahemere piirkond;
 - v. Põhjameri–Reini jõgi–Vahemere piirkond;
 - vi. Põhjameri–Läänemeri;
 - vii. Reini jõgi–Doonau jõgi;
 - viii. Skandinaavia–Vahemere piirkond;
 - ix. Lääne-Balkan–Vahemere piirkonna idaosa,

on täpsustatud III lisa kaartidel.

2. Liikmesriigid võtavad asjakohaseid meetmeid, et Euroopa transpordikoridore arendataks selliselt, et need vastaksid käesoleva määruse sätetele põhivõrgu osaks oleva liikmesriikide taristu puhul 31. detsembriks 2030 ja laiendatud põhivõrgu osaks oleva liikmesriikide taristu puhul 31. detsembriks 2040, kui käesolevas määruses ei ole sätestatud teisiti.
3. Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 172 lõike 2 kohaselt on komisjonil õigus võtta kooskõlas käesoleva määruse artikliga 60 vastu delegeeritud õigusakte, et muuta 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

Põhivõrgu, laiendatud põhivõrgu ja üldvõrgu üldised prioriteedid

1. Põhivõrgu, laiendatud põhivõrgu ja üldvõrgu arendamisel seatakse üldiseks prioriteediks meetmed, mis on vajalikud selleks, et:
 - a) suurendada säästvamate kauba- ja reisijateveo transpordiliikide osakaalu, pidades eelkõige silmas kasvuhoonegaaside heite ja saaste vähendamist ning transpordist saadava sotsiaalse ja majandusliku kasu suurenemist;
 - b) tagada juurdepääsetavus ja ühenduvus kõigi liidu piirkondade puhul, võttes arvesse territoriaalset ja sotsiaalset ühtekuuluvust ning äärepoolseimate piirkondade ning muude kaugete, saare-, perifeersete ja mägipiirkondade ning hõredalt asustatud piirkondade eripärasid;
 - c) tagada transpordiliikide optimaalne integreerimine ja transpordiliikide vaheline koostalitlusvõime, sealhulgas aktiivse liikuvuse võimalused linnapiirkondades;

- d) rajada puuduvad ühendused ja kõrvaldada kitsaskohad, eelkõige seoses koostalitlusvõimega ja piiriülestes lõikudes;
- e) võtta kasutusele vajalik taristu, mis tagab heiteta ja vähese heitega sõidukite, laevade ja õhusõidukite tõrgeteta liikumise;
- f) edendada taristu tõhusat ja säästvat kasutamist ning vajaduse korral suurendada läbilaskevõimet;
- g) hoida olemasolevat taristut töökorras ja parandada või säilitada selle kvaliteeti, pidades silmas ohutust, turvalisust, transpordisüsteemi ja -toimingute tõhusust, kliimale ja õnnetustele vastupidavust, keskkonnatoimet ja liiklusvoogude järjepidevust;
- h) parandada teenuste kvaliteeti ja transporditöötajate sotsiaalseid tingimusi ning kõigi kasutajate, sealhulgas puudega või piiratud liikumisvõimega inimeste ja teiste haavatavas olukorras olevate inimeste juurdepääsu;
- i) parandada digitaliseerimist ja arendada automatiseerimist, eelkõige transpordis kasutatavate IKT-süsteemide rakendamise ja kasutuselevõtu kaudu.

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

- a) anda panus linnapiirkondi läbiva raudtee- ja maanteetranspordi negatiivse mõju leevendamisse; ning
- b) Üle viidud punkti a;
- c) Välja jäetud;⁵⁰

⁵⁰ See punkt, mis käsitleb kitsaskohtade kõrvaldamist, eelkõige koostalitlusvõime osas, on liidetud lõike 1 punktiga d.

- d) optimeerida taristu kasutamist, eelkõige läbilaskevõime tõhusa haldamise, liikluskorralduse ja tegevuse parema tulemuslikkuse kaudu.
- e) aidata kaasa positiivsete tervise- ja keskkonnamõjude saavutamisele, edendades aktiivse liikuvuse võimaluste kasutamist jalgrattasõidu ja kõndimise taristu arendamise kaudu.

Artikkel 13

Euroopa transpordikoridoride üldised prioriteedid

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

- a) arendada tõhusat ja täielikult koostalitlusvõimelist raudtee-kaubaveovõrku kogu liidus;
- b) arendada koostalitlusvõimelise, kõrgjõudlusega, 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 taristuga;
- e) töötada välja täiustatud mitmeliigilise ja koostalitlusvõimelise transpordi lahendusi;

- f) edendada transpordiliikide integreerimist kogu logistikaahelas, ühendades tõhusalt transpordi- ja linnatranspordisõlmed;
- g) võtta kasutusele vajalik taristu, mis tagab heiteta ja vähese heitega sõidukite, laevade ja õhusõidukite tõrgeteta liikumise.

III PEATÜKK

ERISÄTTED

1. JAGU

RAUDTEETRANSPORDITARISTU

Artikkel 14

Taristukomponendid

1. Raudteetransporditaristu koosneb eelkõige järgmisest:
 - a) raudteeliinid, sealhulgas:
 - i) rööbasteed;
 - ii) pöörangud;
 - iii) raudteeületuskohad;
 - iv) haruteed;
 - v) tunnelid;
 - vi) sillad;
 - vii) keskkonnale avalduvat mõju leevendav taristu;
 - b) I lisas osutatud liinidel asuvad jaamad reisijate ümberistumiseks raudteetranspordi piires ning raudteetranspordi ja muude transpordiliikide vahel;
 - c) I lisas osutatud liinidel asuvad teenindusrajatised, välja arvatud Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2012/34/EL⁵¹ artikli 3 punktis 11 määratletud reisijaamad, eelkõige sorteerimisjaamad, rongide koostamise rajatised, manööverdusrajatised, ladustused, hooldusrajatised, muud tehnilised rajatised, nagu puhastus- ja pesurajatised, hädaabi osutamise rajatised ja tankimisrajatised; samuti rööpmelaiuse automaatse vahetamise seadmed;

⁵¹ 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).

- 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 määratletud direktiivi 2012/34/EL II lisa punkti 2 alapunktis c;
 - e) raudteeäärsed juhtkäskude ja signaalimise seadmed;
 - f) raudteeäärne energiataristu;
 - g) seotud seadmed;
 - h) transpordi IKT-süsteemid.
2. Raudteeliinidega seotud tehnilised seadmed võivad hõlmata elektrifitseerimissüsteeme, seadmeid reisijate rongi sisenemiseks ja rongist väljumiseks ning kauba peale- ja mahalaadimiseks jaamades ja terminalides, samuti uuenduslikke tehnoloogilisi lahendusi nende kasutuselevõttuetapis.

Artikkel 15

Üldvõrgu transporditaristule esitatavad nõuded

1. Liikmesriigid tagavad, et üldvõrgu raudteetaristu:
- a) vastab Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivile (EL) 2016/797⁵² ja selle rakendusmeetmetele, et saavutada üldvõrgu koostalitlusvõime;
 - b) vastab direktiivi (EL) 2016/797 artiklite 4 ja 5 kohaselt vastu võetud koostalitluse tehniliste kirjelduste (KTKd) nõuetele, piiramata kõnealuse direktiivi artikli 7 lõikes 1 sätestatud erandite kohaldamist;
 - c) välja jäetud.

⁵² 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).

2. Liikmesriigid tagavad, et üldvõrgu raudteetaristu, välja arvatud artikli 14 lõike 1 punktis d osutatud ühendused, vastab 31. detsembriks 2050 järgmistele tingimustele:
- a) on täielikult elektrifitseeritud raudteeliinide osas ja elektrirongide käitamiseks vajalikul määral ka haruteede osas;
 - b) välja jäetud.
 - c) võimaldab ilma eriloata vähemalt 22,5-tonnist teljekoormust;
 - d) võimaldab ilma eriloata käitada kaubaronge, mille pikkus on vähemalt 740 m (kaasa arvatud vedur(id)). See tingimus on täidetud, kui kaheajalise rööbastega liinidel [...] **saab** raudteeveo-ettevõtja taotlusel päevas eraldada vähemalt üks liin keskmiselt ühe tunni ja suuna kohta kaubarongidele, mille pikkus on vähemalt 740 m;
 - e) välja jäetud.

Punktides c ja d sätestatud nõudeid kohaldatakse ainult nende üldvõrgu liinide suhtes, mis:

- ühendavad mitmeliigilise kaubaveoterminali või mere- või siseveesadama koos selle lähima piiripunktiga kaubaveo põhivõrguga või laiendatud põhivõrguga, või
- kujutavad endast kaubaveo põhivõrgu või laiendatud põhivõrgu osaks oleva liini marsruudi muutmise liini, või
- käitavad mõlemas suunas keskmiselt üle kümne kaubarongi päevas, tuginedes teatamisele eelnenud aasta andmetele.

Liikmesriigid teatavad komisjonile asjaomastest liinidest hiljemalt kolm aastat pärast käesoleva määruse jõustumist. Piiriüleste lõikude puhul esitatakse selline teade kokkuleppel teiste asjaomaste liikmesriikidega.

2a. Liikmesriigid tagavad, et 31. detsembriks 2050 vastab üldvõrgu raudteetaristu artikli 14 lõike 1 punktis d osutatud ühendustel, mis on ühendatud artikli 15 lõikes 2 määratletud kaubaveoks kasutatavate raudteeliinidega, lõike 2 punktides c ja d sätestatud nõuetele, välja arvatud juhul, kui komisjon on lõike 2 punktis d sätestatud nõuete osas teinud artikli 37 lõike 5 kohaselt erandi artikli 37 lõike 3 kohaldamisest.

3. Lõikes 2 ja lõikes 2a sätestatud nõudeid ei kohaldata isoleeritud võrkude suhtes.

b) välja jäetud.

4. Ilma et see piiraks lõike 3 kohaldamist, teeb komisjon liikmesriigi taotlusel ja nõuetekohaselt põhjendatud juhtudel käesolevas artiklis osutatud nõuete suhtes rakendusaktidega erandeid, mille aluseks on konkreetsed geograafilised piirangud või olulised füüsilised piirangud, sotsiaal-majandusliku kulude-tulude analüüsi negatiivne tulemus või võimalik negatiivne mõju keskkonnale või elurikkusele. Iga selline taotlus peab olema piisavalt põhjendatud. Piiriüleste lõikude puhul kooskõlastatakse erandite tegemise taotlus naaberliikmesriigi või -liikmesriikidega. Naaberliikmesriik või -liikmesriigid võivad esitada erandit taotlevale liikmesriigile oma arvamuse. Asjaomane liikmesriik lisab oma taotlusele naaberliikmesriigi või -liikmesriikide arvamuse(d). Liikmesriik võib ühes taotluses paluda mitme erandi tegemist.

Komisjon hindab taotlust, võttes arvesse esitatud põhjendust ning vajaduse korral selle olulist mõju raudteevõrgustiku koostalitlusvõimele ja järjepidevusele. Komisjon võtab nõuetekohaselt arvesse asjaomase naaberliikmesriigi / asjaomaste naaberliikmesriikide arvamust/arvamusi.

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

Komisjon teeb otsuse taotletud erandi kohta hiljemalt kuue kuu möödumisel esimese lõigu kohase taotluse saamisest või juhul, kui asjaomased liikmesriigid on esitanud kolmanda lõigu kohaselt lisateavet, hiljemalt nelja kuu möödumisel vastava teabe saamisest, olenevalt sellest, kumb kuupäev 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 16

Põhivõrgu ja laiendatud põhivõrgu transporditaristule esitatavad nõuded

1. Liikmesriigid tagavad, et põhivõrgu ja laiendatud põhivõrgu raudteetaristu vastab artikli 15 lõikele 1.
2. Liikmesriigid tagavad, et 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 c sätestatud nõuetele;
 - b) võimaldab ilma eriloata käitada kaubaronge, mille pikkus on vähemalt 740 m (kaasa arvatud vedur(id)). See nõue on täidetud, kui on täidetud vähemalt järgmised tingimused:
 - i) kui kahe- ja kolirajalise rööbastee liinidel **saab** [...] raudteeveo-ettevõtja taotlusel eraldada päevas vähemalt üks liin keskmiselt kahe tunni ja suuna kohta ning vähemalt 24 rongiliini päevas kaubarongidele, mille pikkus on vähemalt 740 m;

- ii) kui üherajalise rööbasteega liinidel **saab** [...] raudteeveo-ettevõtja taotlusel eraldada päevas vähemalt üks liin keskmiselt kolme tunni ja suuna kohta ning vähemalt 12 rongiliini päevas kaubarongidele, mille pikkus on vähemalt 740 m;
 - 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.
- 2a. Liikmesriigid tagavad, et 31. detsembriks 2040 laiendatud põhivõrgu raudteetaristu, välja arvatud artikli 14 lõike 1 punktis d osutatud ühendused reisijateveovõrgu osaks olevatel liinidel:
- a) laiendatud põhivõrgu reisijateveoliinide puhul vastab taristu artikli 15 lõike 2 punktis [...] a sätestatud nõuetele;
 - b) raudteelõikude puhul, mis ühendavad kahe linnatranspordisõlme mitmeliigilise reisijateveo sõlmpunkte või linnatranspordisõlme mitmeliigilist reisijateveo sõlmpunkti ja piiripunkti, on laiendatud põhivõrgu reisijateveoliinidel iga raudteelõigu pikkusest üle 75 % reisirongide kiiruseks ette nähtud vähemalt 160 km/h.
- 2b. Liikmesriigid tagavad, et 31. detsembriks 2040 vastab laiendatud põhivõrgu raudteetaristu artikli 14 lõike 1 punktis d osutatud ühendustel artikli 15 lõike 2 punktis c ja artikli 16 lõike 2 punktis b sätestatud nõuetele, välja arvatud juhul, kui komisjon on artikli 16 lõike 2 punktis b sätestatud nõuete osas teinud artikli 37 lõike 5 kohaselt erandi artikli 37 lõike 3 kohaldamisest.
3. Liikmesriigid tagavad, et põhivõrgu raudteetaristu, välja arvatud artikli 14 lõike 1 punktis d osutatud ühendused, vastab 31. detsembriks 2030 järgmistele tingimustele:
- a) kaubaveovõrgu osaks olevate liinide puhul: vastab artikli 16 lõike 2 punktides a, b ja c sätestatud nõuetele;
 - b) reisijaveovõrgu osaks olevate liinide puhul: vastab artikli 15 lõike 2 punktis a [...] sätestatud nõuetele.

- 3a. Liikmesriigid tagavad, et 31. detsembriks 2040 vastab reisijateveo põhivõrgu osaks olev raudteetaristu, välja arvatud artikli 14 lõike 1 punktis d osutatud ühendused, artikli 16 lõike 2a punktis b sätestatud nõudele.
- 3ab. Liikmesriigid tagavad, et 31. detsembriks 2040 võimaldavad põhivõrgu või laiendatud võrgu raudteetaristusse kuuluvad kaubaveoliinid, sealhulgas artikli 14 lõike 1 punktis d osutatud ühendused, liikuda nende territooriumil Euroopa transpordikoridorides kaubarongidel, mis veavad kuni 4 meetri kõrguseid standardpoolhaagiseid vagunitel, mille kõrgus on vähemalt 27 cm.

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

- vähemalt üks sellele nõudele vastav otseliin võimaldab rongide katkematut käitamist nii liikmesriigi territooriumil kui ka piiriülestel liinidel iga naaberliikmesriigiga;
- on olemas vähemalt üks sellele nõudele vastav otseliin vähemalt ühele raudtee-/maanteeterminalile või mitmeliigilise kaubaveo terminalile, mis asub liikmesriigi territooriumil asuvas Euroopa transpordikoridori osaks olevas meresadamas või sellise meresadama kõrval;
- kui liikmesriigi territooriumil asub üks või mitu koridori lõpp-punkti, on vähemalt ühe nimetatud lõpp-punkti jaoks olemas vähemalt üks sellele nõudele vastav otseliin.

Piiriülestel lõikude puhul määratakse asjaomased liinid kindlaks kokkuleppel teiste asjaomaste naaberliikmesriikidega.

Liikmesriigid teatavad komisjonile asjaomastest liinidest hiljemalt kolm aastat pärast käesoleva määruse jõustumist.

- 3b. Liikmesriigid tagavad, et 31. detsembriks 2030 vastab põhivõrgu raudteetaristu artikli 14 lõike 1 punktis d osutatud ühendustel artikli 15 lõike 2 punktis c ja artikli 16 lõike 2 punktis b sätestatud nõuetele, välja arvatud juhul, kui komisjon on artikli 16 lõike 2 punktis b sätestatud nõuete osas teinud artikli 37 lõike 5 kohaselt erandi artikli 37 lõike 3 kohaldamisest.
4. Lõigetes 2–3b sätestatud nõudeid ei kohaldata isoleeritud võrkude suhtes.
5. Ilma et see piiraks lõike 4 kohaldamist, teeb komisjon liikmesriigi taotlusel ja nõuetekohaselt põhjendatud juhtudel käesolevas artiklis osutatud nõuete suhtes rakendusaktidega erandeid, mille aluseks on konkreetsed geograafilised piirangud või olulised füüsilised piirangud, sotsiaal-majandusliku kulude-tulude analüüsi negatiivne tulemus või võimalik negatiivne mõju keskkonnale või bioloogilisele mitmekesisusele. Iga selline taotlus peab olema piisavalt põhjendatud. Piiriüleste lõikude puhul kooskõlastatakse erandite tegemise taotlus naaberliikmesriigi või -liikmesriikidega. Naaberliikmesriik või -liikmesriigid võivad esitada erandit taotlevale liikmesriigile oma arvamuse. Asjaomane liikmesriik lisab oma taotlusele naaberliikmesriigi või -liikmesriikide arvamuse(d). Liikmesriik võib ühes taotluses paluda mitme erandi tegemist.

Komisjon hindab taotlust, võttes arvesse esitatud põhjendust ning vajaduse korral selle olulist mõju raudteevõrgustiku koostalitlusvõimele ja järjepidevusele. Komisjon võtab nõuetekohaselt arvesse asjaomase naaberliikmesriigi / asjaomaste naaberliikmesriikide arvamust/arvamusi.

Käesoleva artikli lõikes 3ab 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 investeringuid, mida asjaomane liikmesriik on teinud paralleelsel liinil, mis asub uute raudteeliinide läheduses.

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

Komisjon teeb otsuse taotletud erandi kohta hiljemalt kuue kuu möödumisel esimese lõigu kohase taotluse saamisest või juhul, kui asjaomased liikmesriigid on esitanud kolmanda lõigu kohaselt lisateavet, hiljemalt nelja kuu möödumisel vastava teabe saamisest, olenevalt sellest, kumb kuupäev 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 16a

Euroopa raudtee standardne nominaalne rööpmelaius

1. Liikmesriigid tagavad, et mis tahes uuel laiendatud põhivõrgu ja põhivõrgu raudteeliinil, sealhulgas artikli 14 lõike 1 punktis d osutatud ühendused, kasutatakse Euroopa standardset nominaalset rööpmelaiust 1435 mm. See nõue loetakse täidetuks, kui 1435 mm rööpmelaiusega rongid saavad taristus liikuda põhivõrgu puhul hiljemalt 2030. aastaks ja laiendatud põhivõrgu puhul 2040. aastaks. Käesoleva artikli kohaldamisel tähendab uus raudteeliin mis tahes liini, mille ehitustööd ei ole käesoleva määruse jõustumise kuupäevaks alanud.

2. Erandina lõikest 1 koostavad liikmesriigid, kelle territooriumil käesoleva määruse jõustumise kuupäeval ei ole käesoleva määruse I lisa kohaselt kavas ühendada ühtegi uut raudteeliini teise liikmesriigi maismaapiiriga, kava, milles määratakse kindlaks uus raudteeliin, mis ehitatakse vastavalt Euroopa standardsele nominaalsele rööpmelaiusele 1435 mm. Selles kavas võetakse arvesse mõju naaberliikmesriigi või -riikidega koostalitlusvõimele, võttes eelkõige arvesse olemasolevate raudteeliinide võimalikku üleminekut vastavalt lõikele 3. Kava sisaldab sotsiaal-majanduslikku kulude-tulude analüüsi, milles vajadusel põhjendatakse liikmesriigi otsust mitte ehitada uut raudteetaristut Euroopa standardse nominaalse rööpmelaiusega 1435 mm, ning koostalitlusvõimele avalduva mõju hindamist. See kava esitatakse komisjonile hiljemalt kahe aasta möödumisel käesoleva määruse jõustumise kuupäevast.
3. Liikmesriigid, kellel on olemasolev raudteevõrk või selle osa, mille rööpmelaius erineb Euroopa standardse nominaalse rööpmelaiusega 1435 mm rööpmelaiusest, 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 1435 mm. Hindamine kooskõlastatakse piiriüleste lõikude puhul naaberliikmesriigi või naaberliikmesriikidega. Hindamine hõlmab võimaliku ülemineku sotsiaal-majanduslikku kulude-tulude analüüsi ja koostalitlusvõimele avalduva mõju hindamist.

Esimese lõigu kohase hindamise põhjal koostavad liikmesriigid vajaduse korral hiljemalt ühe aasta jooksul pärast hindamise lõppu üleminekukava, milles määratakse kindlaks Euroopa transpordikoridorides asuvad olemasolevad raudteeliinid, mis viiakse üle Euroopa standardsele nominaalsele rööpmelaiusele 1435 mm, ning esitatakse ülemineku ajakava.

Esimest ja teist lõiku kohaldatakse *mutatis mutandis* raudteeliinide suhtes, mille ehitustööd on käesoleva määruse jõustumise kuupäeval alanud.

4. Lõigetes 2 ja 3 osutatud kavadest tulenevad taristu ja investeeringute kavandamise prioriteedid lisatakse kooskõlas artikliga 53 Euroopa transpordikoridori Euroopa koordinaatori esimesse tööplaani, mille osaks on Euroopa standardsest nominaalsest rööpmelaiusest erineva rööpmelaiusega raudtee-kaubaveoliinid.
5. Liikmesriigi taotlusel ja nõuetekohaselt põhjendatud juhtudel teeb komisjon rakendusaktidega lõikes 1 osutatud nõuetest ajutise erandi põhivõrgu ja laiendatud põhivõrgu uute raudteeliinide või nende osade puhul, lähtudes sotsiaal-majandusliku kulude-tulude analüüsi negatiivsest tulemusest. Kõik eranditaotlused peavad põhinema piisavatel põhjendustel. Piiriüleste lõikude puhul kooskõlastatakse eranditaotlused naaberliikmesriigiga. Naaberliikmesriik võib esitada erandit taotlevale liikmesriigile oma arvamuse. Asjaomane liikmesriik lisab oma taotlusele naaberliikmesriigi või -liikmesriikide arvamuse(d). Liikmesriik võib ühes taotluses paluda mitme erandi tegemist.
- Komisjon hindab taotlust, võttes arvesse esitatud põhjendust ning vajaduse korral selle olulist mõju raudteevõrgustiku koostalitlusvõimele ja järjepidevusele. Komisjon võtab nõuetekohaselt arvesse asjaomase naaberliikmesriigi / asjaomaste naaberliikmesriikide arvamust/arvamusi.
- Komisjon võib paluda liikmesriigilt lisateabe esitamist 30 kalendripäeva jooksul alates esimese lõigu kohase taotluse saamisest. Kui komisjon leiab, et esitatud teave ei ole piisav, võib ta paluda liikmesriigil seda teavet täiendada 30 kalendripäeva jooksul alates nimetatud teabe saamisest.

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

Komisjon teavitab teisi liikmesriike kõigist neljanda lõigu kohaselt tehtud eranditest.

Artikkel 17

Euroopa raudteeliikluse juhtimissüsteem

1. Liikmesriigid tagavad järgmise:

- Laiendatud põhivõrgu raudteetaristu on 31. detsembriks 2040 ja üldvõrgu raudteetaristu 31. detsembriks 2050 varustatud Euroopa raudteeliikluse juhtimissüsteemiga (ERTMS), välja arvatud artikli 14 lõike 1 punktis d osutatud ühendused, tagades samal ajal ERTMSi sünkroniseeritud ja ühtlustatud kasutuselevõtu raudteeäärsetes süsteemides ja rongidel;
- ERTMS võetakse kasutusele artikli 14 lõike 1 punktis d osutatud laiendatud põhivõrgu ühendustel 31. detsembriks 2040 ja üldvõrgul 31. detsembriks 2050, kui asjaomane liikmesriik peab selliseid seadmeid vajalikuks koostöös asjaomaste sidusrühmadega, eelkõige taristuettevõtjaga.

a) välja jäetud.

b) välja jäetud.

2. Liikmesriigid tagavad 31. detsembriks 2030 vastavuse järgmistele tingimustele:

- põhivõrgu raudteetaristu, välja arvatud artikli 14 lõike 1 punktis d osutatud ühendused, vastab lõike 1 nõuetele;
- ERTMS võetakse kasutusele põhivõrgu artikli 14 lõike 1 punktis d osutatud ühendustel, kui asjaomane liikmesriik peab selliseid seadmeid vajalikuks koostöös asjaomaste sidusrühmadega, eelkõige taristuettevõtjaga.

2a. Liikmesriigid seavad vajaduse korral eesmärgiks B-klassi süsteemide kasutusest kõrvaldamise 31. detsembriks 2050.

3. välja jäetud.

4. Liikmesriigid tagavad, et põhivõrgu, laiendatud põhivõrgu ja üldvõrgu raudteetaristu on 31. detsembriks 2050 varustatud raadiopõhise ERTMSiga.

5. Liikmesriigid tagavad, et uue liini ehitamise või signaalimissüsteemi uuendamise korral võetakse alates 31. detsembrist 2030 põhivõrgu, laiendatud põhivõrgu ja üldvõrgu raudteetaristus kasutusele raadiopõhine ERTMS.

5a. 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 vajalikuks koostöös asjaomaste sidusrühmadega, eelkõige taristuettevõtjaga. Uue liini ehitamise puhul tagatakse selline kasutuselevõtmine 31. detsembriks 2030.

5b. Lõigetes 1–5a sätestatud nõudeid ei kohaldata isoleeritud võrkude suhtes.

6. Ilma et see piiraks lõike 5b kohaldamist, teeb komisjon nõuetekohaselt põhjendatud juhtudel liikmesriigi taotlusel rakendusaktidega erandeid lõigetes 1–5a osutatud nõuetest. Erandi taotlus peab põhinema sotsiaal-majanduslikul kulude-tulude analüüsi negatiivsel tulemusel ja koostalitlusvõimele avalduva mõju hindamisel. Iga selline taotlus peab olema piisavalt põhjendatud. Piiriüleste lõikude puhul kooskõlastatakse erandite tegemise taotlus naaberliikmesriigi või -liikmesriikidega. Naaberliikmesriik või -liikmesriigid võivad esitada erandit taotlevale liikmesriigile oma arvamuse. Asjaomane liikmesriik lisab oma taotlusele naaberliikmesriigi või -liikmesriikide arvamuse(d). Liikmesriik võib ühes taotluses paluda mitme erandi tegemist. Taotletud erandid peavad olema kooskõlas nõuetega, mis on sätestatud Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruses (EL) 2016/797⁵³
- Komisjon hindab taotlust, võttes arvesse esimese lõigu kohaselt esitatud põhjendusi ning selle olulist mõju koostalitlusvõimele. Komisjon võtab nõuetekohaselt arvesse asjaomase naaberliikmesriigi / asjaomaste naaberliikmesriikide arvamust/arvamusi.
- Komisjon võib paluda liikmesriigilt lisateabe esitamist 30 kalendripäeva jooksul alates esimese lõigu kohase taotluse saamisest. Kui komisjon leiab, et esitatud teave ei ole piisav, võib ta paluda liikmesriigil seda teavet täiendada 30 kalendripäeva jooksul alates nimetatud teabe saamisest.
- Komisjon teeb otsuse taotletud erandi kohta hiljemalt kuue kuu möödumisel esimese lõigu kohase taotluse saamisest või juhul, kui asjaomased liikmesriigid on esitanud kolmanda lõigu kohaselt lisateavet, hiljemalt nelja kuu möödumisel vastava teabe saamisest, olenevalt sellest, kumb kuupäev on hilisem. Kui komisjon ei ole sellise tähtaja jooksul sõnaselget otsust teinud, loetakse erand antuks.

⁵³ 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).

Komisjon teavitab teisi liikmesriike kõigist käesoleva artikli kohaselt tehtud eranditest.

Artikkel 18

[Viidud üle artiklisse 65.]

Artikkel 19

Raudteetaristu arendamise täiendavad prioriteedid

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

- a) üleminek Euroopa standardsele nominaalsele rööpmelaiusele (1435 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 1500 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 Shift2Raili ja Euroopa raudtee ühisettevõtte tööle, nagu rongide automaatne käitamine, täiustatud liikluskorraldus ja reisijate digitaalne ühenduvus, mis põhineb ERTMSil ja digitaalsetel automaatsetel ühendustel ning 5G ühenduvusel;

- g) raudteetaristu ehitamisel või ajakohastamisel kõnni- ja jalgrattateede pidevuse ja juurdepääsetavuse tagamine ning jaamade läheduses jalgrattaparkimise arendamine, et edendada aktiivset liikuvust;
- h) raudteede jaoks uuendusliku alternatiivkütuste tehnoloogia väljatöötamine, näiteks vesinik teelõikude puhul, mis on elektrifitseerimise nõudest vabastatud, ning raudtee juurdepääsuteede puhul;
- i) üleeuroopalise transpordivõrgu arendamiseks standardi kehtestamine, millega tagatakse kuni 4 meetri kõrguseid standardpoolhaagiseid vedavate kaubarongide liikumine standardsetel 33 cm kõrgustel vagunitel, ilma et oleks vaja eriluba teenuste osutamiseks.

2. JAGU

SISEVEETRANSPORDITARISTU

Artikkel 20

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 sisebasseinid, kaiseinad, ankrupaigad, maabumissillad, dokid, tammid, tagasitäide, platvormid, maataide, ning sadamaalal ja väljaspool sadamaala toimuvateks vedudeks vajalik taristu;
- h) lõikes 2 osutatud asjaomased seadmed;
- i) transpordi IKT-süsteemid, sealhulgas jõeteabeteenused;
- j) siseveesadamate ühendused üleeuroopalise transpordivõrgu muude transpordiliikidega;
- k) alternatiivkütuste rajatistega seotud taristu;
- l) taristu, mis on vajalik jäätmevabaks tegevuseks ja ringmajanduse meetmeteks.

2. Siseveeteedega seotud seadmete hulka võivad kuuluda seadmed lasti peale- ja mahalaadimiseks ning kaupade ladustamiseks siseveesadamates. Seotud seadmed võivad hõlmata eelkõige jõuseadmeid ja käitamissüsteeme, mis vähendavad saastet, näiteks vee- ja õhusaastet, ning energiatarbimist ja CO₂-mahukust. Nende hulka võivad kuuluda ka jäätmete vastuvõtmise seadmed, kaldaäärse elektritoite seadmed ja muu alternatiivkütuste taristu nii varustamiseks kui ka tootmiseks ning 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. Ümberlaadimise aastane kogumaht on Eurostati poolt viimase kolme aasta kohta avaldatud statistika põhjal kindlaks määratud keskmine maht;
- b) sadam asub üleeuroopalise transpordivõrgu siseveeteede võrgus.

Artikkel 21

Üldvõrgu transporditaristule esitatavad nõuded

1. Liikmesriigid tagavad, et üldvõrgu siseveesadamad vastavad 31. detsembriks 2050 järgmistele tingimustele:
 - a) need on ühendatud maantee- või raudteetaristuga;
 - b) neis on vähemalt üks mitmeliigilise kaubaveo terminal, mis on mittediskrimineerival viisil avatud kõikidele käitajatele ja kasutajatele ning kus kohaldatakse läbipaistvaid ja mittediskrimineerivaid tasusid;
 - c) need on varustatud rajatistega, mis parandavad sadamates asuvate laevade keskkonnatoimet, mis 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) [...] [alternatiivkütuste taristu kasutuselevõtu kohta].

Põhivõrgu transporditaristule esitatavad nõuded

1. Liikmesriigid tagavad, et põhivõrgu siseveesadamad vastavad artikli 21 lõike 1 punktides a ja b sätestatud nõuetele 31. detsembriks 2030 ning artikli 21 lõike 1 punktis c sätestatud nõuetele 31. detsembriks 2040.
2. Liikmesriigid tagavad siseveeteede võrgu, sealhulgas artikli 20 lõike 1 punktis e osutatud ühenduste hooldamise, et võimaldada kasutajatele tõhusat, kindlat ja ohutut navigeerimist, tagades veeteede puhul vastavuse lõike 3 punktis a osutatud miinimumnõuetele ja lõike 3 punktides b, c ja d osutatud teenusetasemete miinimumnõuetele (hea laevatatavusseisund).

Liikmesriigid väldivad nendele miinimumnõuetele või nende aluseks olevatele kriteeriumidele vastavuse halvenemist. Kui siseveeteede võrk ületab käesoleva määruse jõustumise kuupäeval neid miinimumnõudeid, teevad liikmesriigid kõik endast oleneva, et vältida selle seisundi halvenemist.
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.

Võrdlusveetasemed kehtestatakse nende päevade arvu alusel aastas, mil tegelik veetase ületas kindlaksmääratud võrdlusveetaset. Kui asjaomased liikmesriigid on selle ELi toimimise lepingu artikli 172 kohaselt heaks kiitnud, võtab komisjon vastu rakendusaktid, mis töötatakse välja tihedas koostöös nende liikmesriikidega ja vajaduse korral rahvusvaheliste lepingute alusel loodud jõelaevanduskomisjonidega konsulteerides ning milles määratakse kindlaks eelmises lõigus osutatud võrdlusveetasemed iga koridori, veetee või veetee lõigu kohta. Kõnealused rakendusaktid võetakse vastu kooskõlas artikli 59 lõikes 3 osutatud kontrollimenetlusega. **Need peavad olema kooskõlas** [...] nõuetega, mis on sätestatud rahvusvahelistes konventsioonides ja liikmesriikide vahel sõlmitud lepingutes, sealhulgas selliste konventsioonide ja lepingutega loodud jõelaevanduskomisjonide vastu võetud normides.

- b) liikmesriigid avaldavad üldsusele kättesaadaval veebisaidil punktis a osutatud päevade arvu aastas, mil tegelik veetase ületab või ei saavuta laevatatava kanali sügavuse jaoks kindlaks määratud võrdlusveetaset, samuti keskmise ooteaja iga lüüsi juures;
- c) lüüside käitajad tagavad, et lüüse käitatakse ja hooldatakse nii, et ooteaeg oleks võimalikult lühike;
- d) jõgede, kanalite, järvede ja laguunide puhul osutatakse vastavalt direktiivile 2005/44/EÜ⁵⁴ jõeteabeteenuseid kõigi teenuste puhul, et tagada kasutajatele reaalajas piiriülene teave.

⁵⁴ 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).

4. Nõuetekohaselt põhjendatud juhtudel teeb komisjon liikmesriigi taotlusel rakendusaktidega erandeid lõike 3 punktis a osutatud miinimumnõuetest iga veetee ja vajaduse korral veetee lõigu kohta, lähtudes konkreetsest geograafilisest või olulisest füüsilisest piirangust või sotsiaalmajandusliku kulude-tulude analüüsi negatiivsest tulemusest või keskkonnale või elurikkusele või kultuuripärandile avaldatavast võimalikust negatiivsest mõjust. Iga selline taotlus peab olema piisavalt põhjendatud. Asjakohasel juhul peab erandi taotlemine olema naaberliikmesriigiga või naaberliikmesriikidega kooskõlastatud. Naaberliikmesriik või -liikmesriigid võivad esitada erandit taotlevale liikmesriigile oma arvamuse. Asjaomane liikmesriik lisab oma taotlusele naaberliikmesriigi või -liikmesriikide arvamuse(d). Liikmesriik võib ühes taotluses paluda mitme erandi tegemist.

Komisjon hindab taotlust, võttes arvesse esimese lõigu kohaselt esitatud põhjendusi.

Komisjon võtab nõuetekohaselt arvesse asjaomase naaberliikmesriigi / asjaomaste naaberliikmesriikide arvamust/arvamusi.

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

Komisjon teeb otsuse taotletud erandi kohta hiljemalt kuue kuu möödumisel esimese lõigu kohase taotluse saamisest või juhul, kui asjaomased liikmesriigid on esitanud kolmanda lõigu kohaselt lisateavet, hiljemalt nelja kuu möödumisel vastava teabe saamisest, olenevalt sellest, kumb kuupäev 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.

- 4a. Vääramatu jõu korral taastavad liikmesriigid varasemad laevatamistingimused niipea, kui olukord seda võimaldab.
5. Komisjon võib vastu võtta suunised, millega tagatakse ühtne lähenemine hea laevatatavusseisundi kohaldamisele liidus. Need suunised võivad hõlmata eelkõige järgmist:
- a) veeteede täiendavad parameetrid vaba vooluga jõgede puhul;
 - aa) täiendavad parameetrid laevatatavate kanalite laiuse kohta;
 - b) välja jäetud.
 - c) välja jäetud.
 - d) välja jäetud.
 - e) alternatiivse energiataristu kasutuselevõtt, et tagada kogu koridoris võimalus kasutada alternatiivkütuseid;
 - f) võrgu digitaalsete rakenduste ja automatiseerimisprotsesside kasutamine;
 - g) taristu vastupidavus kliimamuutustele, looduslikele ohtudele ja inimtegevusest tingitud katastroofidele või tahtlikele häiringutele;
 - h) uue tehnoloogia ja innovatsiooni kasutuselevõtt ja edendamine heitevabade kütuste ja jõuseadmete valdkonnas.
6. välja jäetud.

Siseveeteede taristu arendamise täiendavad prioriteedid

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

- a) asjakohastel juhtudel rangematele standarditele vastavuse saavutamine olemasolevate veeteede ajakohastamisel ja uute veeteede rajamisel, et vastata turunõudlusele;
- b) üleujutuste ja põudade ennetamise ja leevendamise meetmed;
- c) digitaliseerimis- ja automatiseerimisprotsesside parandamine, pidades eelkõige silmas suuremat ohutust, turvalisust ja kestlikkust 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 ehitamisel või ajakohastamisel kõnni- ja jalgrattateede pidevuse ja juurdepääsetavuse tagamine, et edendada aktiivset liikuvust;

- h) veeteede nõuete halvenemise vältimiseks võetavate meetmete edendamine.

3. JAGU

MERETRANSPODITARISTU JA EUROOPA MERERUUM

Artikkel 24

Taristukomponendid

1. Euroopa mereruum ühendab ja integreerib lõikes 2 kirjeldatud merenduskomponendid maismaavõrguga; selleks luuakse või ajakohastatakse lähimereveomarsruute ning arendatakse liidu territooriumil asuvaid meresadamaid ja nende ühendusi sisemaaga, et tagada nende tõhus, elujõuline ja kestlik integreerimine teiste transpordiliikidega.
2. Euroopa mereruum koosneb järgmistest komponentidest:
 - a) meretransporditaristu põhi- ja üldvõrgu sadamaaladel, 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 toetamine, transpordi ja energeetika vahelise sünergia tõhustamine, muu hulgas seeläbi et aidatakse suurendada sadamate kui energiakeskuste rolli ja aidatakse kaasa energiaüleminekule, ning transpordi IKT-süsteemid ja hüdrograafilised uuringud;

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

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

- a) meresadamad, sealhulgas sadamaalal transporditoimingute tegemiseks vajalik taristu;
- b) sadama põhitaristu, nagu sisebasseinid, kaiseinad, ankrupaigad, 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, millega tagatakse aastaringne laevatatavus, sealhulgas jäämurdmiseks, hüdroloogilisteks uuringuteks ning sadamaala ja sadamale lähenemise ala süvendamiseks ja kaitseks kasutatavaid seadmeid;
- k) välja jäetud.
- l) taristu, mis hõlbustab avamere tuuleparkide ja taastuenergiaga seotud sadamategevust.

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

- a) sadamat aastas läbiva reisiliikluse kogumaht ületab 0,1 % kõiki liidu meresadamaid aastas läbiva reisiliikluse kogumahu. Selle kogumahu võrdlusalus on Eurostati poolt viimase kolme aasta kohta avaldatud statistika põhjal kindlaks määratud keskmine kogumaht;
- b) sadamas aastas käideldava puist- või muu lasti kogumaht ületab 0,1 % kõikides liidu meresadamates aastas käideldava vastava lasti kogumahu. Selle kogumahu võrdlusalus on Eurostati poolt viimase kolme aasta kohta avaldatud statistika põhjal kindlaks määratud keskmine kogumaht;
- ba) sadamas aastas käideldava puist- või muu lasti kogumaht ületab 500 000 tonni aastas ja sadama üks põhitegevusi on ELi energiavarustuse mitmekesistamisele ja taastuenergia kasutuselevõtu kiirendamisele kaasaaitamine. Selle kogumahu võrdlusalus on Eurostati poolt viimase kolme aasta kohta avaldatud statistika põhjal kindlaks määratud keskmine kogumaht;

- c) sadam asub saarel ja on üldvõrgus ainus NUTS 3. tasandi piirkonnale juurdepääsu punkt määruse (EÜ) nr 1059/2003⁵⁵ artikli 3 tähenduses;
- d) sadam asub äärepoolseimas piirkonnas või perifeerses piirkonnas, enam kui 200 km kaugusel muust lähimast üldvõrgu sadamast.

Artikkel 25

Üldvõrgu transporditaristule esitatavad nõuded

1. Liikmesriigid tagavad järgmise:
 - a) üldvõrgu meresadamates võetakse kasutusele alternatiivkütuste taristu vastavalt määrusele (EL) [...] [alternatiivkütuste taristu kasutuselevõtu kohta];
 - 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) 2019/883⁵⁶;
 - c) laevaliikluse seire- ja teabesüsteemi ning teabevahetussüsteemi SafeSeaNet rakendatakse kooskõlas direktiiviga 2002/59/EÜ;
 - d) riiklikke merenduse ühtseid kontaktpunkte rakendatakse kooskõlas määrusega (EL) 2019/1239.

⁵⁵ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 26. mai 2003. aasta määrus (EÜ) nr 1059/2003, millega kehtestatakse ühine statistiliste territoriaalüksuste liigitus (NUTS).

⁵⁶ 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 aastane lasti kogumaht on rohkem kui 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 üldvõrku kuuluvast meresadamast, 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 ja vastavad vähemalt artikli 22 nõuetele vastavatele siseveeteedele;
 - d) siseveeteedega ühendatud üldvõrgu meresadamad omavad spetsiaalset läbilaskevõimet siseveelaevade jaoks.

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

3. Nõuetekohaselt põhjendatud juhtudel teeb komisjon liikmesriigi taotlusel rakendusaktidega erandeid lõike 2 esimeses lõigus osutatud miinimumnõuetest, lähtudes konkreetsest geograafilisest või olulisest füüsilisest piirangust või sotsiaal-majandusliku kulude-tulude analüüsi negatiivsest tulemusest või keskkonnale või elurikkusele avaldatavast võimalikust negatiivsest mõjust. Iga selline taotlus peab olema piisavalt põhjendatud. Liikmesriik võib ühes taotluses paluda mitme erandi tegemist.

Komisjon hindab taotlust, võttes arvesse esimese lõigu kohaselt esitatud põhjendusi.

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

Komisjon teeb otsuse taotletud erandi kohta hiljemalt kuue kuu möödumisel esimese lõigu kohase taotluse saamisest või juhul, kui asjaomased liikmesriigid on esitanud kolmanda lõigu kohaselt lisateavet, hiljemalt nelja kuu möödumisel vastava teabe saamisest, olenevalt sellest, kumb kuupäev 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 26

Põhivõrgu transporditaristule esitatavad nõuded

1. Liikmesriigid tagavad, et põhivõrgu meretransporditaristu vastab artikli 25 lõikele 1.
2. Liikmesriigid tagavad, et põhivõrgu meretransporditaristu vastab artikli 25 lõikes 2 sätestatud nõuetele 31. detsembriks 2030.

3. Nõuetekohaselt põhjendatud juhtudel teeb komisjon liikmesriigi taotlusel rakendusaktidega erandeid lõikes 2 osutatud miinimumnõuetest, lähtudes konkreetsest geograafilisest või olulisest füüsilisest piirangust või sotsiaal-majandusliku kulude-tulude analüüsi negatiivsest tulemusest või keskkonnale või elurikkusele avaldatavast võimalikust negatiivsest mõjust. Iga selline taotlus peab olema piisavalt põhjendatud. Liikmesriik võib ühes taotluses paluda mitme erandi tegemist.

Komisjon hindab taotlust, võttes arvesse esimese lõigu kohaselt esitatud põhjendusi.

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

Komisjon teeb otsuse taotletud erandi kohta hiljemalt kuue kuu möödumisel esimese lõigu kohase taotluse saamisest või juhul, kui asjaomased liikmesriigid on esitanud kolmanda lõigu kohaselt lisateavet, hiljemalt nelja kuu möödumisel vastava teabe saamisest, olenevalt sellest, kumb kuupäev 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.

Meretransporditaristu arendamise ja Euroopa mereruumi täiendavad prioriteedid

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

- a) meritsi juurdepääsu parandamine (näiteks lainemurdjad, merekanalid, laevateed, lüüsid, süvendustööd ja navigatsioonivahendid);
- b) sadama põhitaristu ehitamine või ajakohastamine (näiteks sisebasseinid, kaiseinad, ankrupaigad, platvormid, maabumissillad, dokid, tammid, tagasitäide ja maataide);
- ba) artiklis 36 määratletud ühendava taristu, seadmete ja süsteemide täiustamine;
- c) digitaliseerimis- ja automatiseerimisprotsesside parandamine, pidades eelkõige silmas suuremat ohutust, turvalisust, tõhusust ja kestlikkust;
- d) uue tehnoloogia ja innovatsiooni ning taastuvkütuste ja vähese CO₂ heitega kütuste kasutuselevõtmine ja edendamine;
- e) logistikaahelate ja rahvusvahelise merekaubanduse vastupidavuse parandamine, sealhulgas kliimamuutustega kohanemise mõttes;
- f) müra vähendamise ja energiatõhususe suurendamise meetmed;
- g) lähimereveoühenduste teenindamiseks heiteta ja vähese heitega laevade kasutamise edendamine ning meretranspordi keskkonnatoime parandamise meetmete väljatöötamine seoses sadamakülastustega või tarneahela optimeerimisega kooskõlas liidu õiguse või asjakohaste rahvusvaheliste lepingute alusel kohaldatavate nõuetega, sealhulgas ökostiimulite kavade kasutamine;

- h) artikli 24 lõike 2 punktides b ja c osutatud meetmed.

4. JAGU

MAANTEETRANSPORDITARISTU

Artikkel 28

Taristukomponendid

1. Maanteetransporditaristu koosneb eelkõige järgmisest:

- a) maanteed, sealhulgas:

i) sillad;

ii) tunnelid;

iii) ristmikud;

iv) ülesõidud;

v) mitmetasandilised ristmikud;

vi) kindlustatud teepeenrad;

vii) välja jäetud;

viii) välja jäetud;

ix) välja jäetud;

x) keskkonnale avalduvat mõju leevendav taristu;

- 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;
 - h) parkimis- ja puhkealad, sealhulgas ohutud ja turvalised parkimisalad tarbesõidukite jaoks.
2. Lõike 1 punktis a osutatud ja I lisas nimetatud maanteed on need maanteed, millel on oluline roll pikamaa kauba- ja reisijateveos, mis ühendavad peamisi linna- ja majanduskeskusi ning on ühendatud teiste transpordiliikidega.
3. Maanteedega seotud seadmed võivad hõlmata eelkõige liikluskorraldusvahendeid, teavitus- ja 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 29

Üldvõrgu transporditaristule esitatavad nõuded

1. Liikmesriigid tagavad järgmise:

- a) maanteetransporditaristu ohutus tagatakse ning selle üle teostatakse järelevalvet ja vajaduse korral seda parandatakse kooskõlas Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiviga 2008/96/EÜ⁵⁷;
- b) maanteede projekteerimisel, ehitamisel või uuendamisel ja hooldamisel lähtutakse kõrgeima liiklusohutuse taseme tagamisest;
- c) maanteede projekteerimisel, ehitamisel või uuendamisel ja hooldamisel tagatakse kõrge keskkonnakaitse tase, sealhulgas vajaduse korral mürataseme vähendamise meetmete ning äravooluvee kogumise, puhastamise ja keskkonda laskmise kaudu;
- d) üle 500 m pikkused maantee-tunnelid vastavad Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivile 2004/54/EÜ⁵⁸;
- e) asjakohastel juhtudel tagatakse teemaksu kogumise süsteemide koostalitlusvõime kooskõlas Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiviga (EL) 2019/520⁵⁹ ning komisjoni rakendusmäärusega C/2019/9080⁶⁰ ja komisjoni delegeeritud määrusega C/2019/8369⁶¹;

⁵⁷ 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 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).

⁵⁹ 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).

⁶⁰ 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 liidest ja koostalitluse komponentide suhtes kohaldatavaid nõudeid ning millega tunnistatakse kehtetuks otsus 2009/750/EÜ (ELT L 43, 17.2.2020, lk 49).

⁶¹ 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).

- f) asjakohastel juhtudel kogutakse tee- või kasutusmakse kooskõlas Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiviga 1999/62/EÜ⁶²;
- g) iga maanteetransporditaristus kasutusele võetav intelligentne transpordisüsteem vastab direktiivile (EL) [...] intelligentsete transpordisüsteemide kasutuselevõtu raamistiku kohta⁶³ ja see võetakse kasutusele kooskõlas kõnealuse direktiivi alusel vastu võetud delegeeritud õigusaktidega;
- h) teedevõrgus võetakse kasutusele alternatiivkütuste taristu vastavalt määrusele (EL) [...] [alternatiivkütuste taristu kasutuselevõtu kohta].

2. Liikmesriigid tagavad, et 31. detsembriks 2050 täidavad artikli 28 lõike 1 punktis a osutatud üldvõrgu teed järgmisi nõudeid:

- a) välja jäetud.
- b) asuvad puhkealad üksteisest maksimaalselt 100 km kaugusel, neil aladel on piisavalt ruumi parkimiseks ning need on varustatud asjakohaste rajatistega, sealhulgas sanitaarruumidega, mis vastavad mitmekesise tööjõu vajadustele;
- c) välja jäetud.
- d) liikmesriigi võrgus keskmiselt iga 300 km järel paigaldatud liikumisel kaalumise süsteemid. Nende süsteemide kasutuselevõtmisel võivad liikmesriigid keskenduda suure kaubaveomahuga teelõikudele. Liikumisel kaalumise süsteemid peavad võimaldama kindlaks teha sõidukid ja liidendsõidukid, mis tõenäoliselt ületavad direktiivis 96/53/EÜ sätestatud lubatud täismassi.

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

⁶³ Direktiiv 2021/..., millega muudetakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu 7. juuli 2010. aasta direktiivi 2010/40/EL, mis käsitleb raamistikku intelligentsete transpordisüsteemide kasutuselevõtmiseks maanteetranspordis ja liideste jaoks teiste transpordiliikidega (ELT L [...]).

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 886/2013⁶⁴.
- üldvõrgu olemasoleva taristu puhul 31. detsembriks 2030;
 - üldvõrgu uue taristu puhul 31. detsembriks 2050, või kui teelõik on valmis varem, siis selle valmimiskuupäevaks.
4. Nõuetekohaselt põhjendatud juhtudel teeb komisjon liikmesriigi taotlusel rakendusaktidega erandeid lõike 2 sätestatud nõudest, kui liiklustihedus ei ületa 10 000 sõidukit päevas mõlemas suunas ja/või lähtudes konkreetsest geograafilisest või olulisest füüsilisest piirangust või sotsiaal-majandusliku kulude-tulude analüüsi negatiivsest tulemusest või keskkonnale või elurikkusele avaldatavast võimalikust negatiivsest mõjust. Iga selline taotlus peab olema piisavalt põhjendatud. Asjakohasel juhul peab erandi taotlemine olema naaberliikmesriigiga või naaberliikmesriikidega kooskõlastatud. Naaberliikmesriigid võivad esitada erandit taotlevale liikmesriigile oma arvamuse. Asjaomane liikmesriik lisab oma taotlusele naaberliikmesriikide arvamused. Liikmesriik võib ühes taotluses paluda mitme erandi tegemist.

Komisjon hindab taotlust, võttes arvesse esimese lõigu kohaselt esitatud põhjendusi. Komisjon võtab nõuetekohaselt arvesse asjaomase naaberliikmesriigi / asjaomaste naaberliikmesriikide arvamust/arvamusi.

⁶⁴ 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 võib paluda liikmesriigilt lisateabe esitamist 30 kalendripäeva jooksul alates esimese lõigu kohase taotluse saamisest. Kui komisjon leiab, et esitatud teave ei ole piisav, võib ta paluda liikmesriigil seda teavet täiendada 30 kalendripäeva jooksul alates nimetatud teabe saamisest.

Komisjon teeb otsuse taotletud erandi kohta hiljemalt kuue kuu möödumisel esimese lõigu kohase taotluse saamisest või juhul, kui asjaomased liikmesriigid on esitanud kolmanda lõigu kohaselt lisateavet, hiljemalt nelja kuu möödumisel vastava teabe saamisest, olenevalt sellest, kumb kuupäev 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 30

Põhivõrgu ja laiendatud põhivõrgu transporditaristule esitatavad nõuded

1. Liikmesriigid tagavad, et põhivõrgu ja laiendatud põhivõrgu maanteetaristu vastab artikli 29 lõikele 1.
- 1a. Liikmesriigid tagavad, et artikli 28 lõike 1 punktis a osutatud maanteed vastavad põhivõrgu maanteetaristu puhul 31. detsembriks 2030 ja laiendatud põhivõrgu maanteetaristu puhul 31. detsembriks 2040 järgmistele nõuetele:
 - i) maantee 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

ii) maantee ei ristu samal tasandil ühegi maanteetee, raudtee, trammitee, jalgrattatee ega jalgteega.

iii) välja jäetud.

2. 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 piisavalt ruumi parkimiseks ning need on varustatud asjakohaste rajatistega, sealhulgas sanitaarruumidega, mis vastavad mitmekesise tööjõu vajadustele;

b) välja jäetud;

c) on saavutatud vastavus artikli 29 lõike 2 punktis d sätestatud nõuetele.

3. Liikmesriigid teevad kõik endast oleneva, et tagada selliste ohutute ja turvaliste parkimisalade arendamine, mis asuvad põhivõrgu ja laiendatud põhivõrgu teedel või kuni 3 km sõidukaugusel üleeuroopalise transpordivõrgu lähimast maanteelt mahaõidust ning kahe sellise parkimisala vahe on keskmiselt 150 km, tagades tarbesõidukitele piisava parkimisruumi ja järgides 31. detsembriks 2040 määruse (EÜ) nr 561/2006⁶⁵ artikli 8a lõikes 1 sätestatud nõudeid. Liikmesriigid võivad keskenduda suure kaubaveomahuga teelõikudele.

⁶⁵ 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 (EMP's kohaldatav tekst) (*ELT L 102, 11.4.2006, lk 1–14*).

4. Liikmesriigid tagavad, et maanteetaristu vastab artikli 29 lõikes 3 sätestatud nõuetele:
- põhivõrgu olemasoleva taristu puhul 31. detsembriks 2025 ja laiendatud põhivõrgu olemasoleva taristu puhul 31. detsembriks 2030;
 - põhivõrgu uue taristu puhul 31. detsembriks 2030 ja laiendatud põhivõrgu uue taristu puhul 31. detsembriks 2040, või kui teelõik on valmis enne, siis selle valmimiskuupäevaks.
5. Nõuetekohaselt põhjendatud juhtudel teeb komisjon liikmesriigi taotlusel rakendusaktidega erandeid lõigetes 1a ja 2 sätestatud nõudest, kui liiklustihedus ei ületa 10 000 sõidukit päevas mõlemas suunas ja/või lähtudes konkreetsest geograafilisest või olulisest füüsilisest piirangust või sotsiaal-majandusliku kulude-tulude analüüsi negatiivsest tulemusest või keskkonnale või elurikkusele avaldatavast võimalikust negatiivsest mõjust. Iga selline taotlus peab olema piisavalt põhjendatud. Asjakohasel juhul peab erandi taotlemine olema naaberliikmesriigiga või naaberliikmesriikidega kooskõlastatud. Naaberliikmesriik või -liikmesriigid võivad esitada erandit taotlevale liikmesriigile oma arvamuse. Asjaomane liikmesriik lisab oma taotlusele naaberliikmesriigi või -liikmesriikide arvamuse(d). Liikmesriik võib ühes taotluses paluda mitme erandi tegemist.
- Komisjon hindab taotlust, võttes arvesse esimese lõigu kohaselt esitatud põhjendusi. Komisjon võtab nõuetekohaselt arvesse asjaomase naaberliikmesriigi / asjaomaste naaberliikmesriikide arvamust/arvamusi.
- Komisjon võib paluda liikmesriigilt lisateabe esitamist 30 kalendripäeva jooksul alates esimese lõigu kohase taotluse saamisest. Kui komisjon leiab, et esitatud teave ei ole piisav, võib ta paluda liikmesriigil seda teavet täiendada 30 kalendripäeva jooksul alates nimetatud teabe saamisest.

Komisjon teeb otsuse taotletud erandi kohta hiljemalt kuue kuu möödumisel esimese lõigu kohase taotluse saamisest või juhul, kui asjaomased liikmesriigid on esitanud kolmanda lõigu kohaselt lisateavet, hiljemalt nelja kuu möödumisel vastava teabe saamisest, olenevalt sellest, kumb kuupäev 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

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 jalgrattateede pidevuse ja juurdepääsetavuse tagamine, et edendada aktiivset liikuvust;
- e) selliste ohutute ja turvaliste parkimisalade arendamine, mis tagavad tarbesõidukitele piisava parkimisruumi ja vastavad üldvõrku käsitleva määruse (EÜ) nr 561/2006⁶⁶ artikli 8a lõikes 1 sätestatud nõuetele.

5. JAGU

LENNUTRASPORDITARISTU

Artikkel 32

Taristukomponendid

1. Lennutransporditaristu koosneb eelkõige järgmisest:
 - a) õhuruum, lennuliinid ja lennutrassid;
 - b) lennujaamad, sealhulgas taristu ja seadmed, mis on vajalikud maaapealseks tegevuseks ja transporditoiminguteks lennujaamaalal, ning vertikaalset õhkutõusu ja maandumist võimaldav taristu;
 - c) lennujaamade ühendused üleeuroopalise transpordivõrgu muude transpordiliikidega;
 - d) lennuliikluse korraldamise / aeronavigatsiooniteenuste süsteemid ja nendega seotud seadmed, sealhulgas kosmoses asuvad seadmed;

⁶⁶ 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 (EMP's kohaldatav tekst) (*ELT L 102, 11.4.2006, lk 1–14*).

- 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;

h) kosmodroomid.

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

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

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

Artikkel 33

Põhivõrgu ja üldvõrgu transporditaristule esitatavad nõuded

1. Liikmesriigid tagavad järgmise:

- a) põhivõrgu lennujaamad, mille aastane reisijateveo kogumaht on üle nelja miljoni reisija, on 31. detsembriks 2040 ühendatud üleeuroopalise raudteevõrguga ja vastavate linnatranspordisõlmedega, nagu on sätestatud II lisas, raudtee, metroo, kergraudtee või trammi kaudu, välja arvatud juhul, kui konkreetset geograafilised või olulised füüsilised piirangud takistavad sellise ühenduse loomist;
- b) välja jäetud.
- c) igas nende territooriumil asuvas lennujaamas on vähemalt üks terminal, mis on mittediskrimineerival viisil avatud kõikidele käitajatele ja kasutajatele ning kus kohaldatakse läbipaistvaid ja mittediskrimineerivaid tasusid kooskõlas direktiiviga 2009/12/EÜ⁶⁷;
- 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 300/2008⁶⁸;
- 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 ning lennutransporditoimingute rakendamist, et parandada Euroopa lennundussüsteemi, rakendusnormide ja liidu spetsifikatsioonide toimivust ja jätkusuutlikkust;
- f) lennujaamades võetakse kasutusele alternatiivkütuste taristu vastavalt määrusele (EL) [...] [alternatiivkütuste taristu kasutuselevõtu kohta];

⁶⁷ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 11. märtsi 2009. aasta direktiiv 2009/12/EÜ lennujaamatasude kohta (ELT L 70, 14.3.2009, lk 11).

⁶⁸ 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).

- g) põhi- ja üldvõrgu lennujaamad, mille aastane reisijateveo kogumaht on üle nelja miljoni reisija, tagavad põhivõrgu lennujaamade puhul 31. detsembriks 2030 ja üldvõrgu lennujaamade puhul 31. detsembriks 2040 seisvate õhusõidukite jaoks eelkonditsioneeritud õhuvarustuse taristu kommertstranspordiks kasutatavates lennujaama väravaga ühendatud seisupaikades.

2. Liikmesriigi taotluse korral teeb komisjon nõuetekohaselt põhjendatud juhtudel rakendusaktidega erandeid lõike 1 punktides a ja g sätestatud nõuetest, lähtudes konkreetsest geograafilisest või olulisest füüsilisest piirangust, kaasa arvatud raudteesüsteemi puudumisest territooriumil või sotsiaal-majandusliku kulude-tulude analüüsi negatiivsest tulemusest või keskkonnale või elurikkusele avaldatavast võimalikust negatiivsest mõjust. Iga selline taotlus peab olema piisavalt põhjendatud. Liikmesriik võib ühes taotluses paluda mitme erandi tegemist.

Komisjon hindab taotlust, võttes arvesse esimese lõigu kohaselt esitatud põhjendusi.

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

Komisjon teeb otsuse taotletud erandi kohta hiljemalt kuue kuu möödumisel esimese lõigu kohase taotluse saamisest või juhul, kui asjaomased liikmesriigid on esitanud kolmanda lõigu kohaselt lisateavet, hiljemalt nelja kuu möödumisel vastava teabe saamisest, olenevalt sellest, kumb kuupäev 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.

Lennutransporditaristu arendamise täiendavad prioriteedid

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

- a) lennujaamade energiatõhususe ja tegevuse tõhususe suurendamine;
- b) ühtse Euroopa taeva ja koostalitlusvõimeliste süsteemide, eelkõige projekti SESAR raames välja töötatud süsteemide rakendamise toetamine kooskõlas Euroopa lennuliikluse korraldamise üldkavaga, 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 suuremat ohutust ja turvalisust;
- d) lennujaamade ja muude transpordiliikide taristu vahel ning asjakohastel juhtudel lennujaamade ja linnatranspordisõlmede vahel mitmeliigiliste ühenduste parandamine;
- e) kestlikkuse parandamine ning kliima- ja keskkonnamõju leevendamine ja müra vähendamine, eelkõige uue tehnoloogia ja innovatsiooni, alternatiivkütuste, heiteta ja vähese heitega õhusõidukite ning heiteta ja vähese CO₂ heitega taristu kasutuselevõtu kaudu;
- f) üldvõrgu ja põhivõrgu lennujaamade, mille aastane reisijateveo kogumaht on väiksem kui neli miljonit reisijat, ühendamine võrguga ja vastavate linnatranspordisõlmedega, nagu on sätestatud II lisas, raudtee, metroo, kergraudtee või trammi kaudu;
- g) seisvate õhusõidukite jaoks eelkonditsioneeritud õhuvarustuse võimaldamise taristu rajamine väravast eemal asuvates seisupaikades ja väravaga ühendatud seisupaikades nendes üleeuroopalise transpordivõrgu lennujaamades, mille aastane reisijateveo kogumaht on väiksem kui neli miljonit reisijat.

6. JAGU

MITMELIIGILISE KAUBAVEO TERMINALIDE TARISTU

Artikkel 35

Mitmeliigilise kaubaveo terminalide kindlaksmääramine

1. Üleeuroopalise transpordivõrgu mitmeliigilise kaubaveo terminalid on terminalid, mis on mittediskrimineerival viisil avatud kõigile ettevõtjatele ja kasutajatele ning mis on:
 - a) asuvad II lisas loetletud üleeuroopalise transpordivõrgu meresadamates või nende kõrval;
 - b) asuvad II lisas loetletud üleeuroopalise transpordivõrgu siseveesadamates või nende kõrval;
 - ba) asuvad II lisas loetletud üleeuroopalise transpordivõrgu lennujaamades; või
 - c) välja jäetud.
 - d) on liigitatud II lisas loetletud üleeuroopalise transpordivõrgu raudteeterminaliks või siseveeteede ääres asuvaks terminaliks.
2. Liikmesriigid teevad kõik endast oleneva, et tagada, et üleeuroopalist transpordivõrku teenindavate mitmeliigilise kaubaveo terminalide läbilaskevõime on piisav, võttes arvesse praeguseid ja tulevasi liiklusvooge, eelkõige vooge, mis teenindavad linnatranspordisõlmi, tööstuskeskusi, sadamaid ja logistikakeskusi.

3. Kolme aasta jooksul pärast käesoleva määruse jõustumist teevad liikmesriigid oma territooriumil asuvate mitmeliigilise kaubaveo terminalide turu- ja tulevikuanalüüsi. Kõnealune analüüs peab sisaldama vähemalt järgmist:
- a) praeguste ja tulevaste kaubavoogude, sealhulgas maanteedel veetava kauba liiklusvoogude analüüs;
 - b) üleeuroopalise transpordivõrgu olemasolevate mitmeliigilise kaubaveo terminalide kindlakstegemine oma territooriumil ja uute mitmeliigilise kaubaveo terminalide või olemasolevate terminalide täiendava ümberlaadimisvõimsuse vajaduse hindamine;
 - c) punktis b osutatud vajaduste täitmiseks piisava ümberlaadimisvõimsusega mitmeliigilise kaubaveo terminalide asjakohase jaotumise tagamise analüüs.
- Seejuures võetakse arvesse naaberliikmesriikide piirialadel asuvaid terminale.

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

Liikmesriigid teatavad analüüsi tulemused viivitamata komisjonile.

4. Kui lõike 3 kohases 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.
- 4a. Tegevuskavast teatatakse komisjonile hiljemalt 12 kuu möödumisel lõike 3 kohase analüüsi koostamise lõpuleviimisest.
- 4b. Selle tegevuskava alusel esitavad liikmesriigid komisjonile loetelu raudtee-/maanteeterminaalidest ja siseveete ääres asuvatest terminalidest, mille nad kavatsevad lisada I ja II lisasse.

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

Artikkel 36

Taristukomponendid

Mitmeliigilise kaubaveo terminalid hõlmavad eelkõige järgmist:

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

Transporditaristule esitatavad 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 osutatud ja II lisas loetletud raudtee-/maanteeterminalides ja siseveetee ääres asuvates terminalides, vastavad järgmistele nõuetele:
 - a) need on ühendatud vähemalt kahe piirkonnas olemasoleva transpordiliigiga;
 - b) need on 31. detsembriks 2030 varustatud terminalis või maksimaalselt 3 km kaugusel terminalist varustatud vähemalt ühe määruse (EL) [...] [alternatiivkütuste taristu kasutuselevõtu kohta] artikli 2 punktis 43 määratletud laadimisjaamaga, mis on ette nähtud raskesõidukite teenindamiseks;
 - c) on varustatud digitaalsete vahenditega, et toetada 31. detsembriks 2030:
 - i) tõhusaid terminalitoiminguid, nagu, kui see on asjakohane, fotoväravad, terminali operatsioonisüsteem, juhi digitaalne sisse- ja väljaregistreerimine, kaamerad või ümberlaadimisseadmete andurid ning raudteeäärsed kaamerasüsteemid;
 - 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 suudavad raudteevõrguga ühendatud ja artikli 37 lõikes 1 osutatud mitmeliigilise kaubaveo terminalid, kus tehakse vertikaalset ümberlaadimist, käidelda järgmisi kraana abil liigutatavaid ühendveo laadimisüksusi: ühendveoks sobiv konteiner, vahetusveovahend ja poolhaagis.

3. Liikmesriigid teevad kõik endast oleneva, et tagada õiglasel ja mittediskrimineerival viisil, et artikli 37 lõikes 1 osutatud ja raudteevõrguga ühendatud mitmeliigilise kaubaveo terminalid on 31. detsembriks 2040 võimelised vastu võtma 740 m pikkuseid ronge.

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

4. välja jäetud.

5. Nõuetekohaselt põhjendatud juhtudel teeb komisjon liikmesriigi taotlusel rakendusaktidega erandeid lõigetest 1–3, lähtudes konkreetsest geograafilisest või olulisest füüsilisest piirangust, eriti kui terminal asub ruumiliselt piiratud alal, või sotsiaal-majandusliku kulude-tulude analüüsi negatiivsest tulemusest või keskkonnale või elurikkusele avaldatavast võimalikust negatiivsest mõjust. Iga selline taotlus peab olema piisavalt põhjendatud. Liikmesriik võib ühes taotluses paluda mitme erandi tegemist.

Komisjon hindab taotlust, võttes arvesse esimese lõigu kohaselt esitatud põhjendusi.

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

Komisjon teeb otsuse taotletud erandi kohta hiljemalt kuue kuu möödumisel esimese lõigu kohase taotluse saamisest või juhul, kui asjaomased liikmesriigid on esitanud kolmanda lõigu kohaselt lisateavet, hiljemalt nelja kuu möödumisel vastava teabe saamisest, olenevalt sellest, kumb kuupäev 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 38

Mitmeliigilise transporditaristu arendamise täiendavad prioriteedid

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

- a) eri transpordiliikide vaheliste ühenduste hõlbustamine;
- b) mitmeliigilist transporti takistavate peamiste tehniliste ja haldustakistuste kõrvaldamine, sealhulgas elektroonilise kaubaveoteabe kasutamise kaudu;
- c) sujuva teabevoore arendamine, mis võimaldab transporditeenuste osutamist kogu üleeuroopalises transpordisüsteemis;
- d) koostalitlusvõime hõlbustamine andmete jagamisel, andmetele juurdepääsul ja andmete taaskasutamisel transpordiliikide piires ja nende vahel;
- e) asjakohasel juhul selle edendamine, et haruteed ja üleeuroopalises transpordivõrgus asuvad mitmeliigilise kaubaveo terminalid võimaldavad ilma manipuleerimiseta käidelda 740 m pikkuseid ronge;
- f) väljumis- ja saabumisteede pikendamine ja elektrifitseerimine, signaalimissüsteemide kohandamine ja rööbastee konfiguratsiooni parandamine;
- g) haruteede Euroopa standardsele nominaalsele rööpmelaiusele ülemineku edendamine asjakohasel juhul.

7. JAGU

LINNATRANSPODISÕLMED

Artikkel 39

Linnatranspordisõlmede komponendid

1. Linnatranspordisõlm hõlmab eelkõige järgmist:
 - a) transporditaristu linnatranspordisõlmes, mis on üleeuroopalise transpordivõrgu osa, sealhulgas möödasõidud;
 - b) üleeuroopalisele transpordivõrgule juurdepääsu punktid, eelkõige raudteejaamad ja bussiterminalid, mitmeliigilise kaubaveo terminalid, sadamad ja lennujaamad.
 - c) välja jäetud.
2. Üleeuroopalise transpordivõrgu linnatranspordisõlmede keskmes olevad linnad on loetletud II lisas. Selleks et olla üleeuroopalise transpordivõrgu osa, mis on loetletud II lisas, peab linnatranspordisõlmes elama vähemalt 100 000 inimest, või kui NUTS 2 piirkonnas sellist linnatranspordisõlme ei ole, peab see olema asjaomase NUTS 2 piirkonna peamine sõlm.

Artikkel 40

Linnatranspordisõlmedele esitatavad 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) [...] [alternatiivkütuste taristu kasutuselevõtu kohta];
- b) hiljemalt 31. detsembriks 2027:
 - i) iga linnatranspordisõlme kohta sellise säästva linnalise liikumiskeskonna kava vastuvõtmine, mis hõlmab muu hulgas meetmeid eri transpordiliikide integreerimiseks ja säästvale liikuvusele üleminekuks, heiteta ja vähese heitega tõhusa liikuvuse, sealhulgas linnalogistika edendamiseks ning õhusaaste ja müra vähendamiseks, ja selle kava üle järelevalve teostamine;
 - ii) käesoleva artikli lõikes 2 määratletud linnalise liikumiskeskonna näitajate kogumine ja komisjonile esitamine iga linnatranspordisõlme kohta;
- c) hiljemalt 31. detsembriks 2030 mitmeliigilise reisijateveo sõlmpunktide väljaarendamine, et hõlbustada esimese ja viimase kilomeetri ühendusi, mis on varustatud vähemalt ühe määruse (EL) [...] [alternatiivkütuste taristu kasutuselevõtu kohta] artikli 2 punktis 43 määratletud laadimisjaamaga, mis on ette nähtud busside teenindamiseks;
- d) hiljemalt 31. detsembriks 2040 vähemalt ühe sellise mitmeliigilise kaubaveo terminali väljaarendamine, kui see on majanduslikult tasuv ja kui sellist terminali veel ei ole, mis tagab linnatranspordisõlmes või selle läheduses piisava ümberlaadimisvõimsuse.

Üks mitmeliigiline kaubaveoterminal võib teenindada mitut linnatranspordisõlme ja asuda linnatranspordisõlmes endas või selle läheduses. Liikmesriigid teavitavad sellest komisjoni.

- 1a. 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.
2. Komisjon võtab hiljemalt üks aasta pärast käesoleva määruse jõustumist vastu rakendusakti, milles määratakse kindlaks piiratud hulk lõike 1 punktis b osutatud näitajaid, mis on seotud transpordi säästvuse ja ohutusega. Rakendusaktis määratakse kindlaks ka iga näitaja esitamise tähtsused. Need tähtsused on vahemikus kolm kuni viis aastat. Üksikasjaliku näitajate kogumi koostamisel võetakse arvesse andmete olemasolu ja juurdepääsetavust piirkondlikul ja kohalikul tasandil. Nimetatud rakendusakt võetakse vastu kooskõlas artikli 59 lõikes 3 osutatud kontrollimenetlusega.
3. Komisjon loob hiljemalt ühe aasta jooksul pärast käesoleva määruse jõustumist ka internetiliidese, mis võimaldab asjaomastel asutustel esitada säästva linnalise liikumiskeskonna kavad ja lõike 1 punktis b osutatud näitajad ning annab liikmesriikidele võimaluse tagada, et need kavad ja näitajad on esitatud.

Artikkel 41

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 39 lõike 1 punktis b osutatud üleeuroopalise transpordivõrgu juurdepääsupunktide 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. See võib hõlmata reisijate puhul võimalust saada teavet, broneerida reise ja maksta nende eest ning saada pileteid digitaalsete mitmeliigilise liikuvuse teenuste kaudu ning kaubaveo puhul linnalogistikarajatisi, mille eesmärk on tõhustada tarnete konsolideerimist linnapiirkondades, näiteks mikrologistikakeskused ja jalgrattalogistikakeskused, eelkõige need, mis on ühendatud raudtee- ja veetransporditaristuga;
- ba) raudtee- ja maanteetaristu, aktiivse liikuvuse ning asjakohasel juhul siseveeteede, lennu- ja meretransporditaristu vahelise reisijateveotaristu kestlik, sujuv ja ohutu ühendamine;
- bb) raudtee-, maantee- ning asjakohasel juhul siseveeteede, lennu- ja meretransporditaristu vahelise kaubaveotaristu kestlik, sujuv ja ohutu ühendamine ning asjakohased ühendused logistikaplatvormide ja -rajatistega;
- c) linnapiirkondi läbiva raudtee- ja maanteetranspordi negatiivse mõju leevendamine;
- d) tõhusa ja vähe müra tekitava heiteta transpordi ja liikuvuse edendamine, sealhulgas linna reisijate- ja kaubaveoks ette nähtud sõidukipargi keskkonnasäästlikumaks muutmine;
- e) ühistranspordi ja aktiivse liikuvuse osakaalu suurendamine ning meetmed peamiselt reisijate liikuvuse suunamiseks nende transpordiliikide poole;
- f) välja jäetud;
- g) vähe müra tekitava ja vähese CO₂ heitega tõhusa kaubaveo edendamine linnades.

IV PEATÜKK

ARUKAT JA VASTUPIDAVAT TRANSPORTI KÄSITLEVAD SÄTTED

Artikkel 42

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 ja seda teiste transpordiliikidega ühendavate liideste puhul: intelligentsed transpordisüsteemid;
 - d) meretranspordi puhul: laevaliikluse korraldamiseks laevaliikluse seire- ja teabesüsteemi teenused ning teabevahetuseks Euroopa merenduse ühtsete kontaktpunktide keskkond;
 - e) lennutranspordi puhul: lennuliikluse korraldamise / aeronavigatsiooniteenuste süsteemid, eelkõige need, mis tulenevad projektist SESAR;
 - f) mitmeliigilise transpordi puhul: elektrooniline kaubaveoteave (eFTI).

3. välja jäetud.

Artikkel 43

Säästvad kaubaveoteenused

1. Liikmesriigid edendavad ühishuviprojekte, millega tagatakse tõhusad üleeuroopalise transpordivõrgu taristut kasutavad kaubaveoteenused ning mis aitavad ühtlasi vähendada kasvuhoonegaaside heidet ja muid negatiivseid keskkonnavalasid ja sotsiaal-majanduslikke mõjusid ning mille eesmärk on:
 - a) soodustada transporditaristu säästvat 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) ergutada 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 kaugete, saare-, perifeersete ja mägipiirkondadega ning hõredalt asustatud piirkondadega, edendades regulaarseid ja sagedasi transporditeenuseid.
2. välja jäetud.

Uued tehnoloogiad ja innovatsioon

Selleks et üleeuroopaline transpordivõrk suudaks sammu pidada uuendusliku tehnoloogia arengu ja kasutuselevõttuga, seatakse eesmärgiks eelkõige:

- a) toetada ja edendada transpordi CO₂ heite vähendamist heiteta ja vähese heitega sõidukitele, laevadele ja õhusõidukitele ülemineku ning muude uuenduslike ja säästvate transpordi- ja võrgutehnoloogiate kasutuselevõtu kaudu ühtlustatud ja kooskõlastatud viisil;
- b) tõhustada kõigi transpordiliikide CO₂ heite vähendamist, soodustades energiatõhusust, võtta kasutusele heiteta ja vähese heitega lahendused, sealhulgas vesiniku- ja elektrivarustussüsteemid, samuti muud uued lahendused, nagu säästvad kütused, ning luua vastav taristu, võimaluse korral sünergia kaudu TEN-E-ga. Selline taristu võib hõlmata juurdepääsu võrgule ja muid energiavarustuseks vajalikke rajatisi, võtta arvesse taristu ja sõiduki liidest ning hõlmata transpordi IKT-süsteeme. Transporditaristu võib toimida energiakeskusena, mis teenindab eri transpordiliike, et ühendada kohalik puhta energia tootmine heiteta liikuvuse rakendustega. Transporditaristu võib aidata kaasa ka muude majanduse CO₂ heite vähendamist kiirendavate tehnoloogiate kasutuselevõtule;
- c) 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;
- d) parandada inimeste liikumise ja kaubaveo ohutust ja kestlikkust;

- e) parandada võrgu toimimist, haldamist, juurdepääsetavust, koostalitlusvõimet, mitmeliigilisust ja tõhusust, sealhulgas digitaalsete mitmeliigilise liikuvuse teenuste kaudu;
- f) 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;
- g) välja jäetud;
- h) edendada negatiive 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;
- k) edendada veelgi transpordi IKT-süsteemide ja uute tehnoloogiliste lahenduste arendamist ja kasutuselevõttu nii transpordiliikide piires kui ka nende vahel.

Artikkel 45

Ohutu ja turvaline taristu

Välja jäetud.

Taristu vastupidavus

1. Liikmesriigid teevad kõik endast oleneva tagamaks, et ühishuviprojektide kavandamisel ja rakendamisel võetakse arvesse taristu turvalisust ja vastupidavust kliimamuutustele, looduslikele ohtudele, inimtegevusest tingitud katastroofidele, õnnetustele ja töökatkestustele ning liidu transpordisüsteemi toimimist mõjutavatele tahtlikele häiretele. Eelkõige võetakse nõuetekohaselt arvesse järgmist:
 - a) vastastikust sõltuvust, seoseid ja ahelmõju teiste võrkudega, nagu telekommunikatsiooni- ja elektrivõrk;
 - b) ohutust, turvalisust ja toimimist olukorras, kus ohte on mitu;
 - c) taristu struktuurielementide kvaliteeti, pidades silmas taristu kogu olelusringi ja pöörates erilist tähelepanu tulevastele prognoositavatele ilmastikutingimustele;
 - d) elanikkonnakaitse vajadusi häiringute korral;
 - e) küberturvalisust ja taristu vastupidavust, pöörates erilist tähelepanu piiriülesele taristule.
2. Selliste ühishuviprojektide puhul, mille keskkonnamõju tuleb hinnata kooskõlas direktiiviga 2011/92/EL, tuleb tagada kliimakindlus. Kliimakindluse tagamisel 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 ELi õigusaktide sätete kohaldamist, ei kohaldata seda nõuet selliste projektide suhtes, mille keskkonnamõju hindamise hankemenetlust alustati enne käesoleva määruse jõustumist.

Artikkel 47

Oht julgeolekule või avalikule korrale

1. Liikmesriigid teevad kõik endast oleneva, et tagada, et üleeuroopaline transpordivõrk on kaitstud potentsiaalsete ohtude eest julgeolekule või avalikule korrale, mis tulenevad kolmanda riigi ettevõtja osalemisest ühishuviprojektis või sellisele projektile kaasaaitamisest.
2. Ilma et see piiraks määruse (EL) 2019/452 kohaldamist, iga liikmesriigi ainuvastutust oma riikliku julgeoleku eest kooskõlas ELi lepingu artikli 4 lõikega 2 ja iga liikmesriigi õigust kaitsta oma olulisi julgeolekuhuve kooskõlas ELi toimimise lepingu artikliga 346, ja kui liikmesriik leiab, et kolmanda riigi füüsilise isiku või kolmanda riigi ettevõtja osalemine või mis tahes viisil kaasaaitamine võib julgeoleku või avaliku korraga seotud põhjustel tõenäoliselt mõjutada üleeuroopalise transpordivõrgu taristut, teavitab ta komisjoni mis tahes asjakohastest meetmetest, mis on võetud sellise ohu maandamiseks.

Artikkel 48

Hooldus ja projekti olelusring

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

- a) et üleeuroopalise transpordivõrgu taristut hooldatakse nii, et selle puhul on kogu kasutusea jooksul tagatud kõrge teenus- ja ohutustase, mis on kohandatud liiklusvoole, ning nii, et see parandab selle vastupidavust, ning et ehitamise või ajakohastamise kavandamisel võetakse arvesse ennetava hoolduse vajadust ja hinnangulisi kulusid üleeuroopalise transporditaristu kogu kasutusea jooksul;
- b) maanteede ja vajaduse korral siseveeteede taristu pikaajaliste hoolduskavade kehtestamine;
- c) välja jäetud.
- d) üleeuroopalise transpordivõrgu arendamisega seotud raudteetaristu hooldus- ja uuendusvajaduste kooskõla direktiivi 2012/34/EL artikli 8 lõikes 1 osutatud raudteetaristu arendamise suunava strateegiaga ning direktiivi 2012/34/EL artiklis 30 osutatud lepingutega.

Artikkel 49

Kõikide kasutajate juurdepääs

Üleeuroopaline transporditaristu peab võimaldama sujuvat liikuvust ja juurdepääsetavust kõigile kasutajatele, eelkõige:

- haavatavas olukorras olevatele inimestele, sealhulgas puudega või piiratud liikumisvõimega inimestele, ning
- inimestele, kes elavad äärepoolseimates piirkondades ning muudes kaugetes, maa-, saare-, perifeersetes ja mägipiirkondades ning hõredalt asustatud piirkondades.

V PEATÜKK

EUROOPA TRANSPORDIKORIDORIDE VAHENDITE JA HORISONTAALSETE PRIORITEETIDE RAKENDAMINE

Artikkel 50

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.
2. Selleks et saavutada ressursitõhus mitmeliigiline transport ja aidata parema territoriaalse koostöö kaudu kaasa ühtekuuluvusele, keskendutakse Euroopa transpordikoridoride puhul järgmisele:
 - a) transpordiliikide integreerimine, et tugevdada kõige keskkonnasõbralikumaid transpordiliike, eelkõige raudtee-, sisevee- ja lähimerevedu;
 - b) koostalitlusvõime;
 - c) taristu koordineeritud arendamine, eelkõige piiriülestes lõikudes, pidades eeskätt silmas koostalitlusvõimelise raudtee-kaubaveosüsteemi ja toimiva pikamaa raudtee-, sealhulgas kiirraudtee-reisijateveovõrgu arendamist kogu liidus;
 - d) transpordi digitaliseerimist ja koostalitlusvõimet teenivate uuenduslike lahenduste koordineeritud ja integreeritud väljatöötamise ja kasutuselevõtu toetamine;
 - 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 51

Euroopa transpordikoridoride ja horisontaalsete prioriteetide koordineerimine

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

5. Euroopa koordinaatorid teevad järgmist:
- a) toetavad asjaomase Euroopa transpordikoridori või horisontaalse prioriteedi koordineeritud rakendamist;
 - b) koostavad koos asjaomaste liikmesriikidega tööplaani ja teostavad järelevalvet selle rakendamise üle vastavalt artiklile 53;
 - c) konsulteerivad kõnealuse tööplaani ja selle rakendamise osas vastavalt koridorifoorumiga või horisontaalsete prioriteetide nõuandefoorumiga ning teavitavad foorumit korrapäraselt tööplaani rakendamisest;
 - d) teatavad liikmesriikidele, komisjonile ja vajaduse korral kõigile teistele Euroopa transpordikoridori või horisontaalse prioriteedi arendamises otseselt osalevatele üksustele võimalikest tekkinud raskustest, eelkõige juhul, kui koridori või horisontaalse prioriteedi arendamine on takistatud, et aidata leida sobivaid lahendusi;
 - e) 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 investeeringute osas tehtud edusammudele, kirjeldatakse nende rakendamisel tekkinud probleemide olemust ja võidakse soovitada võimalikke lahendusi.
6. Ilma et see piiraks määruse (EL) nr 913/2010 kohaste raudteekaubaveo haldusstruktuuride pädevusi ning liikmesriikide pädevust taristu haldamisel ja rahastamisel, teevad Euroopa transpordikoridoride Euroopa koordinaatorid järgmist:

- a) teevad tihedat koostööd raudteekaubaveo haldusstruktuuride ja asjaomaste liikmesriikidega, et aidata määrata kindlaks Euroopa transpordikoridoride raudtee-kaubaveoliinidel toimuva raudtee-kaubaveoga seotud prioriteedid ja investeerimisvajadused;
- b) teostavad tihedas koostöös raudteekaubaveo haldusstruktuuridega järelevalvet raudtee-kaubaveoteenuste toimimise üle ning teevad asjakohasel juhul kindlaks võimalikud takistused, näiteks tehnilised ja tegevusalased takistused, ning esitavad sellega seoses soovitusi.

7. Euroopa transpordikoridoride Euroopa koordinaatorid:

- a) teevad tihedat koostööd asjaomaste liikmesriikidega, et aidata määrata kindlaks Euroopa transpordikoridoride raudtee-reisijateveoliinidega seotud prioriteedid ja investeerimisvajadused;
- b) teostavad tihedas koostöös taristuettevõtjatega järelevalvet raudtee-reisijateveoteenuste toimimise üle.

8. Määruse (EL) 2021/1153 artikli 14 lõike 4 kohaselt küsib komisjon Euroopa transpordikoridori või horisontaalsete prioriteetide jaoks Euroopa ühendamise rahastust liidu rahaliste vahendite eraldamise taotlusi läbi vaadates Euroopa koordinaatorilt tema pädevuse raames nõuandvat arvamust, et tagada iga koridori või horisontaalse prioriteedi järjepidevus ja areng. Euroopa koordinaator kontrollib, kas liikmesriikide poolt Euroopa ühendamise rahastust kaasrahastamiseks esitatud projektid on kooskõlas tööplaani prioriteetidega.

9. Kui Euroopa koordinaator ei suuda täita oma volitusi rahuldavalt ja kooskõlas käesolevas artiklis sätestatud nõuetega, võib komisjon igal ajal pärast asjaomaste liikmesriikidega konsulteerimist tema volitused lõpetada ja määrata lõikes 1 sätestatud korras uue Euroopa koordinaatori.

Euroopa transpordikoridori 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, ja tagavad raudteekaubaveo haldusstruktuuride esindatuse.
3. 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;
 - g) muud teemad, mida peetakse vajalikuks.

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

4. Horisontaalse prioriteedi nõuandefoorumi asutab ja seda juhib Euroopa koordinaator. Sellel saavad osaleda asjaomased liikmesriigid ning asjakohasel juhul ja kokkuleppel liikmesriikidega asjaomaste sektorite esindajad. Liikmesriigid määravad esindaja, kes osaleb ERTMSi nõuandefoorumil. Euroopa koordinaator võib moodustada ka ajutisi töörühmi.
5. 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.
6. Euroopa koordinaator võib tööplaani ja selle rakendamise osas konsulteerida piirkondlike ja kohalike ametiasutustega, taristuettevõtjatega, transpordiettevõtjatega, eelkõige nendega, kes on raudteekaubaveo haldusstruktuuride liikmed, tarniva tööstusega, transpordikasutajatega ja asjaomaste sidusrühmadega. Lisaks teeb ERTMSi eest vastutav Euroopa koordinaator tihedat koostööd Euroopa Liidu Raudteeameti ja Euroopa raudtee ühissetevõttega ning Euroopa mereruumi koordinaator teeb tihedat koostööd Euroopa Meresõiduohutuse Ametiga.

Euroopa koordinaatori tööplaan

1. Iga Euroopa transpordikoridori ja horisontaalse prioriteedi Euroopa koordinaator koostab hiljemalt kaks aastat pärast käesoleva määruse jõustumist ja seejärel iga nelja aasta järel tööplaani, mis sisaldab üksikasjalikku analüüsi Euroopa koordinaatori pädevusse kuuluva koridori või horisontaalse prioriteedi rakendamise seisu kohta ning selle vastavuse kohta käesoleva määruse nõuetele ning koridori või prioriteedi edasise arendamise prioriteetidele.
2. Tööplaan koostatakse tihedas koostöös asjaomaste liikmesriikidega ning konsulteerides koridorifoorumiga ja raudteekaubaveo haldusstruktuuridega või horisontaalse prioriteedi nõuandefoorumiga. Asjaomased liikmesriigid peavad Euroopa transpordikoridori käsitleva tööplaani heaks kiitma. Komisjon esitab tööplaani teavitamise eesmärgil Euroopa Parlamendile ja nõukogule.

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

3. Euroopa transpordikoridori käsitlevas tööplaanis esitatakse asjaomase koridori rakendamise seisu üksikasjalik analüüs, mis hõlmab eelkõige järgmist:
 - a) koridori omaduste, eelkõige piiriülestel lõikude kirjeldus;
 - b) analüüs koridori vastavuse kohta transporditaristule esitatavatele nõuetele, mis on sätestatud käesolevas määruses, ja sellega seoses tehtud edusammude kohta;
 - c) koridori arendamist ja **rakendamist** takistavate puuduvate lülide ja kitsaskohtade, **sealhulgas tegevusalaste lülide ja kitsaskohtade** kindlakstegemine, **eelkõige piiriülestel lõikudel**;

- d) vajalike investeeringute, sealhulgas erinevate koridori, eriti selle piiriülestel lõikude arendamiseks ja valmimiseks vajalike projektide elluviimiseks eraldatud ja/või kavandatud finantseerimis- ja rahastamisallikate analüüs;
- e) investeerimisvajaduste täitmist ja kitsaskohtade kõrvaldamist käsitlevate võimalike lahenduste kirjeldus, eelkõige koridori reisijate- ja kaubaveoliinide ning ühenduste puhul;
- f) kava, mis võib hõlmata mittesiduvaid vahe-eesmärke ning mis on mõeldud transpordiliikidevaheliste ja -siseste füüsiliste, tehniliste, digitaalsete, tegevusalaste ja haldustakistuste kõrvaldamiseks ning tõhusa mitmeliigilise transpordi edendamiseks, pöörates erilist tähelepanu piiriülestele lõikudele ja puuduvatele riiklikele ühendustele.

Investeeringute analüüsimiseks ja kava koostamiseks teeb Euroopa koordinaator järgmist:

- teeb raudteekaubaveoga seotud aspektides koostööd määruse (EL) nr 913/2010 artiklis 11 osutatud koridori juhatuse ja nõukoguga;
- võtab mitmeliigilise kaubaveo terminalidega seotud aspektides arvesse koridoriga seotud analüüsielemente, liikmesriikide poolt artikli 35 lõike 4 kohaselt koostatud tegevuskavasid ja määruse (EL) nr 913/2010 artikli 18 punktis b osutatud nimekirja;
- võtab reisijateveoteenustega seotud aspektis arvesse artikli 51 lõike 7 punkti b kohase järelevalve tulemusi;

- g) raudteekaubaveo haldusstruktuuride poolt määruse (EL) nr 913/2010 artikli 19 lõike 2 kohaselt tehtud raudteekaubaveo tulemuslikkuse jälgimise tulemused ning määruse (EL) nr 913/2010 artikli 9 lõike 1 kohaselt kindlaks määratud eesmärgid ja meetmed, mille kaudu täidetakse käesoleva määruse artiklis 18 sätestatud tegevusalaseid nõudeid;
- h) koostöös asjaomaste liikmesriikide ja asjaomaste kohalike ametiasutustega 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) koos asjaomaste liikmesriikidega kindlaks määratud prioriteedid koridori arendamisel;
- j) analüüs kliimamuutuste võimaliku mõju kohta taristule ja vajaduse korral kavandatud meetmed kliimamuutustele vastupidavuse suurendamiseks;
- k) kasvuhoonegaaside heite, müra ja asjakohasel juhul muude negatiivsete välismõjude vähendamise meetmed.

4. Euroopa koordinaator toetab liikmesriike tööplaani rakendamisel, eelkõige seoses järgmisega:

- a) asjaomaste liikmesriikide taotlusel riiklikul planeerimisel prioriteetide seadmine, aidates kindlaks teha rakendamisega seotud probleemid ja kitsaskohad, sealhulgas tegevusalased probleemid igas koridoris või iga horisontaalse prioriteedi puhul;
- b) asjaomaste liikmesriikide taotlusel projektide ja investeeringute kavandamine, nendega seotud kulud ja Euroopa transpordikoridoride või horisontaalsete prioriteetide rakendamise hinnanguline ajakava;

- c) vajaduse korral töö piiriüleste taristuprojektide koordineerimiseks, ehitamiseks ja/või haldamiseks vastavalt artikli 8 lõike 5 sätetele loodud ühtse üksuse järelevalveorganismis või samalaadses juhtorganismis.

Artikkel 54

Rakendusaktid

1. välja jäetud.
2. Ilma et see piiraks artikli 8 lõike 4a kohaldamist ja kui asjaomased liikmesriigid on selle ELi toimimise lepingu artikli 172 kohaselt heaks kiitnud, võib komisjon võtta vastu rakendusakte Euroopa transpordikoridoride piiriüleste lõikude rakendamiseks või horisontaalsete prioriteetide rakendamiseks. Asjaomase liikmesriigi või asjaomaste liikmesriikide taotlusel võib komisjon võtta vastu rakendusakte ka Euroopa transpordikoridoride muude konkreetsete lõikude rakendamiseks asjaomastes liikmesriikides, et tagada sidus prioriteetide seadmine kõnealuse taristu ja investeeringute kavandamiseks, kehtestades soovituslikud vahe-eesmärgid vastavate oluliste puuduvate ühenduste rakendamiseks ja kitsaskohtade kõrvaldamiseks. Rakendusaktid koostatakse tihedas koostöös asjaomaste liikmesriikidega ja neid ajakohastatakse iga nelja aasta järel või liikmesriikide taotlusel.
3. Lõikes 2 osutatud rakendusaktid võetakse vastu kooskõlas artikli 59 lõikes 3 osutatud kontrollimenetlusega. Komisjon muudab rakendusakte sama menetluse kohaselt, et võtta arvesse tehtud edusamme, esinenud viivitusi või ajakohastatud riiklikke programme.
4. Kuni rakendusaktis sätestatud meetmete täieliku rakendamiseni ja kui rakendusaktis 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 55 kohaselt kogutud teabele.

VI PEATÜKK

ÜHISSÄTTED

Artikkel 55

Aruandlus ja järelevalve

1. Liikmesriigid teavitavad komisjoni korrapäraselt, põhjalikult ja läbipaistvalt edusammudest, mida on tehtud üleeuroopalise transpordivõrgu elluviimisel ühishuviprojektide rakendamise kaudu ja selleks tehtud investeeringutest.
 - 1a. Nimetatud teave sisaldab iga-aastaseid tehnilisi andmeid, mis on seotud käesoleva määruse III peatükis sätestatud transporditaristu nõuetega, välja arvatud juhul, kui sellist teavet on üleeuroopalise transpordivõrgu tasandil juba kogutud muude liidu rakenduste või andmebaaside jaoks.
 - 1b. 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.
 - 1c. Ühishuviprojektidega seotud investeeringute puhul edastavad liikmesriigid iga kahe aasta järel finantsandmed iga-aastaste koondandmetena transpordiliikide ja võrkude kaupa (põhivõrgu, laiendatud põhivõrgu ja üldvõrgu andmed).
 - 1d. Komisjon täpsustab kooskõlas artikli 59 lõikes 3 osutatud kontrollimenetlusega vastu võetud rakendusaktidega lõike 1a kohaselt edastatavate tehniliste andmete loetelu.

2. Komisjon tagab, et TENtec on avalikult ja hõlpsasti kasutatav, võimaldades automaatset andmevahetust riiklike süsteemidega ning muude asjakohaste liidu rakenduste ja andmeallikatega. TENtec sisaldab projektipõhist ja ajakohastatud teavet liidu kaasrahastamise vormide ja summade ning iga projekti edenemise kohta.

Samuti tagab komisjon, et TENtec ei tee üldsusele kättesaadavaks teavet, mis on konfidentsiaalne või võiks kahjustada või lubamatult mõjutada liikmesriigi mis tahes riigihankemenetlust.

3. Komisjon ja liikmesriigid teevad kõik jõupingutused, et tagada TENteci infosüsteemis sisalduvate andmete kvaliteedi, täielikkuse ja järjepidevuse. Nad teevad koostööd, et võimaldada automaatset andmevahetust riiklike süsteemide ja andmeallikate ning TENteci vahel.

Artikkel 56

Võrgu ajakohastamine

1. Kui asjaomane liikmesriik kiidab selle heaks vastavalt ELi toimimise lepingu artikli 172 teisele lõigule, on komisjonil õigus võtta kooskõlas artikliga 60 vastu delegeeritud õigusakte I ja II lisa muutmiseks, et:
- a) võtta arvesse muutusi, mis tulenevad artikli 20 lõike 3 punktis a, artikli 24 lõike 4 punktides a ja b ning artikli 32 lõikes 2 sätestatud kvantitatiivsetest künnistest ja artikli 24 lõike 4 punktis ba 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;
 - ii) jätab üldvõrgust välja meresadamad ja lennujaamad, mille puhul tõendatakse, et nende viimase kuue aasta keskmine liiklusmaht moodustab alla 85 % asjaomasest künnisest või asjaomase liikmesriigi soovil;

- b) lisab üleeuroopalisest transpordivõrku linnatranspordisõlmed, kui tõendatakse, et need vastavad artikli 39 lõikes 2 sätestatud nõuetele, või jätma linnatranspordisõlmed üleeuroopalisest transpordivõrgust välja asjaomase liikmesriigi taotlusel;
- c) lisab üleeuroopalisest transpordivõrku raudtee-/maanteeterminalid ning siseveeteed ääres asuvad terminalid, mille liikmesriik on artikli 35 lõike 5 kohaselt kindlaks määranud, või jätab raudtee-maanteeterminalid asjaomase liikmesriigi taotlusel üleeuroopalisest transpordivõrgust välja või jätab artikli 35 lõike 1 punktides a, b ja ba osutatud mitmeliigilise kaubaveo terminali asjaomase liikmesriigi taotlusel välja;
- d) kohandab asjaomase liikmesriigi [...] poolt artikli 55 lõike 1 kohaselt esitatud teabe põhjal rangelt piiratud ulatuses maantee-, raudtee- ja siseveeteede taristu kaarte, et kajastada võrgu väljakujundamisel tehtud edusamme. Komisjon ei luba nende kaartide kohandamisel teha marsruutides muid muudatusi peale nende, mis on lubatud asjaomase projekti jaoks loa andmise otsusega.

Esimese lõigu punktides a ja b osutatud kohandused põhinevad Eurostati avaldatud värskeimatel kättesaadavatel statistilistel andmetel või nende puudumisel liikmesriikide statistikaametite andmetel.

1a. Delegeeritud õigusaktiga, millega lisatakse II lisasse vastavalt lõike 1 punktile b linnatranspordisõlm, tehakse järgmist:

- a) pikendatakse artikli 40 lõike 1 punktides b ja c sätestatud tähtaegu kolme aasta võrra, vastavalt kuni 31. detsembrini 2030 ja 31. detsembrini 2033; pärast artikli 40 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;
- b) pikendatakse artikli 40 lõike 1 punktis d sätestatud nõuete täitmise tähtaega viie aasta võrra kuni 31. detsembrini 2045; pärast artikli 40 lõike 1 punktis d sätestatud tähtaja möödumist II lisas loetletud linnatranspordisõlmede puhul pikendatakse seda tähtaega viie aasta võrra pärast kõnealuse delegeeritud õigusakti jõustumist.

- 1b. Delegeeritud õigusaktiga, millega lisatakse I ja II lissasse lõike 1 punkti c kohaselt raudtee-/maanteeterminal, tehakse järgmist:
- a) pikendatakse artikli 37 lõike 1 punktis c ja artikli 37 lõikes 2 sätestatud tähtaegu kolme aasta võrra kuni 31. detsembrini 2033; pärast artikli 37 lõike 1 punktis c ja artikli 37 lõikes 2 sätestatud tähtaegade möödumist I ja II lissas loetletud raudtee-/maanteeterminalide puhul pikendatakse neid tähtaegu kolme aasta võrra pärast kõnealuse delegeeritud õigusakti jõustumist;
 - b) pikendatakse artikli 37 lõikes 3 sätestatud tähtaega viie aasta võrra kuni 31. detsembrini 2045; pärast artikli 37 lõikes 3 sätestatud tähtaja möödumist I ja II lissas loetletud raudtee-/maanteeterminalide puhul pikendatakse seda tähtaega viie aasta võrra pärast kõnealuse delegeeritud õigusakti jõustumist.
2. Lõike 1 kohaselt vastu võetud delegeeritud õigusaktiga üleeuroopalisel 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 käesoleva artikli lõike 1 kohaselt vastu võetud delegeeritud õigusakti jõustumise kuupäevast. Rahastamiskõlblikkuse minetamine ei mõjuta komisjoni poolt enne seda kuupäeva tehtud rahastamis- või toetusotsuseid.
3. Kui ELi toimimise lepingu artikli 172 lõikest 2 ei tulene teisiti, on komisjonil õigus võtta kooskõlas artikliga 60 vastu delegeeritud õigusakte IV lisa muutmiseks, et lisada või kohandada naaberriikide transporditaristuvõrkude soovituslikke kaarte. Sellised delegeeritud õigusaktid põhinevad transporditaristuvõrke käsitlevatel kõrgetasemelistel kokkulepetel liidu ja asjaomaste naaberriikide vahel.

Artikkel 57

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 siseriiklike menetlusi. Komisjon edendab vastavate heade tavade vahetamist, eelkõige seoses haavatavas olukorras olevate inimestega konsulteerimise ja nende kaasamisega.

Artikkel 58

Riiklike kavade vastavusse viimine liidu transpordipoliitikaga

1. Liikmesriigid tagavad, et üleeuroopalise transpordivõrgu arendamist toetavad riiklikud kavad ja programmid on kooskõlas liidu transpordipoliitikaga, käesolevas määruses sätestatud prioriteetide ja tähtaegadega. Samuti võtavad nad muu hulgas arvesse asjaomaste koridoride tööplaanides ja asjaomaste liikmesriikide horisontaalsetes prioriteetides sätestatud prioriteete.
2. välja jäetud.
3. 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. Liikmesriigid esitavad komisjonile pärast vastuvõtmist ka lõpliku(d) riikliku(d) kava(d) või programmi(d).

Artikkel 59

Komiteemenetlus

1. Komisjoni abistab komitee. Nimetatud komitee on komitee määruse (EL) nr 182/2011 tähenduses.
2. Artikli 22 lõike 3 [...] kohaldamisel abistab komisjoni nõukogu direktiivi 91/672/EMÜ⁶⁹ artikli 7 alusel loodud komitee.
3. Käesolevale lõikele viitamisel kohaldatakse määruse (EL) nr 182/2011 artiklit 5. Kui komitee oma arvamust ei esita, siis komisjon rakendusakti eelnõu vastu ei võta ning kohaldatakse määruse (EL) nr 182/2011 artikli 5 lõike 4 kolmandat lõiku.

Artikkel 60

Delegeeritud volituste rakendamine

1. Komisjonile antakse õigus võtta vastu delegeeritud õigusakte käesolevas artiklis sätestatud tingimustel.
2. Artikli 11 lõikes 3 ning artikli 56 lõigetes 1 ja 3 osutatud õigus võtta vastu delegeeritud õigusakte antakse komisjonile viieks aastaks alates ... [käesoleva määruse jõustumise kuupäevast]. Komisjon esitab delegeeritud volituste kohta aruande hiljemalt üheksa kuud enne viieaastase tähtaja möödumist. Volituste delegeerimist pikendatakse automaatselt samaks ajavahemikuks, välja arvatud juhul, kui Euroopa Parlament või nõukogu esitab selle suhtes vastuväite hiljemalt kolm kuud enne iga ajavahemiku lõppemist.

⁶⁹ 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).

3. Euroopa Parlament või nõukogu võib artikli 11 lõikes 3 ning artikli 56 lõigetes 1 ja 3 osutatud volituste delegeerimise igal ajal tagasi võtta. Tagasivõtmise otsusega lõpetatakse otsuses nimetatud volituste delegeerimine. Otsus jõustub järgmisel päeval pärast selle avaldamist *Euroopa Liidu Teatajas* või otsuses nimetatud hilisemal kuupäeval. See ei mõjuta juba jõustunud delegeeritud õigusaktide kehtivust.
- 3a. Enne delegeeritud õigusakti vastuvõtmist konsulteerib komisjon kooskõlas 13. aprilli 2016. aasta institutsioonidevahelises parema õigusloome kokkuleppes sätestatud põhimõtetega iga liikmesriigi määratud ekspertidega.
4. Niipea kui komisjon on delegeeritud õigusakti vastu võtnud, teeb ta selle samal ajal teatavaks Euroopa Parlamendile ja nõukogule.
5. Artikli 11 lõike 3 ning artikli 56 lõigete 1 ja 3 alusel vastu võetud delegeeritud õigusakt jõustub üksnes juhul, kui Euroopa Parlament ega nõukogu ei ole kahe kuu jooksul pärast õigusakti teatavakstegemist Euroopa Parlamendile ja nõukogule esitanud selle suhtes vastuväiteid või kui Euroopa Parlament ja nõukogu on enne selle tähtaja möödumist komisjonile teatanud, et nad ei esita vastuväiteid. Euroopa Parlamendi või nõukogu algatusel pikendatakse seda tähtaega kahe kuu võrra.

Artikkel 61

Läbivaatamine

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

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

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

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

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

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

Põhivõrgu, laiendatud põhivõrgu ja üldvõrgu valmimise hiline mine

1. Kui põhivõrgu, laiendatud põhivõrgu ja üldvõrguga seotud töö alustamisel või lõpuleviimisel esineb märkimisväärsed viivitusi, võib komisjon paluda asjaomasel liikmesriigil või asjaomastel liikmesriikidel esitada viivituse põhjused. Liikmesriik või liikmesriigid esitavad need põhjused kolme kuu jooksul alates komisjoni taotluse saamisest. Saadud vastuse põhjal konsulteerib komisjon viivituse põhjustanud probleemi lahendamiseks asjaomase liikmesriigi või asjaomaste liikmesriikidega.
2. Kui viivitus on seotud mõne Euroopa transpordikoridori lõiguga, kaasatakse Euroopa koordinaator, et aidata liikmesriikidel probleemi lahendada.
3. Ilma et see piiraks ELi toimimise lepingu artiklis 258 ja artikli 8 lõikes 4a sätestatud menetluse kohaldamist, võib komisjon pärast asjaomase liikmesriigi või asjaomaste liikmesriikide poolt esimese lõigu kohaselt esitatud põhjenduste kaalumist juhul, kui liikmesriik või liikmesriigid on põhivõrgu, laiendatud põhivõrgu või üldvõrguga seotud töö alustamisel või lõpetamisel ilma piisava põhjenduseta märkimisväärsed viivituse põhjustanud, esitada asjaomasele liikmesriigile või asjaomastele liikmesriikidele kõnealuse viivituse kõrvaldamiseks ja/või edasiste viivituste vältimiseks või vähendamiseks mittesiduvad soovitusel.
4. välja jäetud.

Artikkel 63

Erandid

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

Artikli 16a sätteid, mis on seotud Euroopa standardse nominaalse rööpmelaiusega raudtee puhul, ei kohaldata saarte ja äärepoolseimate piirkondade suhtes.

Artikkel 64

Määruse (EL) 2021/1153 muutmine

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

Artikkel 65

Määruse (EL) nr 913/2010 muutmine

Määrust (EL) nr 913/2010 muudetakse järgmiselt.

(1) Artikkel 1 asendatakse järgmisega:

Eesmärk ja kohaldamisala

1. Käesoleva määrusega 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.“

(1a) „Artikli 2 lõikes 1 asendatakse viide „direktiivi 2001/14/EÜ artiklis 2“ viitega „direktiivi 2012/34/EL artiklis 3“.

(2) Artikli 2 lõige 2 asendatakse järgmisega:

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

- a) „kaubaveokoridor“ – määruse [... uus TEN-T määrus]* artikli 11 lõikes 1 ja kõnealuse määruse III lisas määratletud Euroopa transpordikoridori raudtee-kaubaveoliinid, sealhulgas 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;
- c) „terminal“ – kaubaveokoridoris asuv rajatis, mis on spetsiaalselt kohandatud kas kaubarongide lasti peale- ja/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 [... uus TEN-T määrus] artiklis 51 osutatud koordinaator.

* Määrus [...].“

- (3) II peatüki pealkiri asendatakse järgmisega:

„KAUBAVEOKORIDORIDE KORRALDAMINE JA JUHTIMINE“

- (4) Artikkel 3 asendatakse järgmisega:

„Artikkel 3

Kaubaveokoridoride korraldamine ja haldamine

1. välja jäetud.
2. Alates määruse [... uus TEN-T määrus] jõustumise kuupäevast või juhul, kui muudetakse Euroopa transpordikoridori teetrasside valikut vastavalt kõnealuse määruse artikli 11 lõikele 3, kohandavad liikmesriigid ja kõnealusesse Euroopa transpordikoridori kuuluva kaubaveokoridori eest vastutavad raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjad kaubaveokoridori juhtimist 18 kuu jooksul pärast 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 koridori korraldust ja juhtimist vastavalt artiklitele 9–19 vastavalt uuele geograafilisele ühendamisele.
3. Kaubaveokoridori juhatus võib otsustada käsitleda koridoris osutatavate rahvusvaheliste raudtee-reisijateveoteenuste haldus-, tegevus- ja koostalitlusaspekte. Nende teenuste suhtes ei kohaldata artiklite 11 ja 14 sätteid.“

- (5) Artiklid 4–7 jäetakse välja.

(6) Artiklit 8 muudetakse järgmiselt:

a) lõikesse 1 lisatakse järgmine lause:

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

ab) lõikes 2 asendatakse viide „direktiivi 2001/14/EÜ artikli 14 lõikes 2“ viitega „direktiivi 2012/34/EL artikli 7 lõikes 2“;

ac) lisatakse järgmine lõige 2a:

„Liikmesriik, kes on kasutanud käesoleva määruse algversiooni artikli 5 lõiget 4, võib otsustada, et tema territooriumil raudteeinfrastruktuuri eest vastutav(ad) raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja(d) ei osale käesoleva artikli lõike 2 kohaselt moodustatud juhatuses ajavahemiku jooksul, mis ei ületa kümmet aastat [läbivaadatud TEN-T määruse jõustumise kuupäevast]. 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 lõikes osutatud kümneaastase ajavahemiku jooksul otsustada, et tema territooriumil raudteeinfrastruktuuri eest vastutav(ad) raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja(d) osaleb (osalevad) käesoleva artikli lõike 2 kohaselt loodud juhatuses. Ta teatab oma otsusest viivitamata komisjonile ja teistele asjaomases kaubaveokoridoris osalevatele liikmesriikidele.“.

ad) lisatakse järgmine lõige 2a:

„Irimaa võib otsustada, et tema ametiasutuste ja tema territooriumil raudteeinfrastruktuuri eest vastutava(te) raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja(te) esindajad ei osale käesoleva artikli lõigete 1 ja 2 kohaselt loodud nõukogus ja/või juhatuses. Irimaa teavitab oma otsusest viivitamata komisjoni ja teisi asjaomases kaubaveokoridoris osalevaid liikmesriike.

Sellisel juhul teevad ametiasutused ja asjaomased raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja(d) koostööd nõukogu ja juhatusega, kui see on vajalik nende organite ülesannete täitmiseks.

Irimaa võib igal ajal pärast seda otsustada, et tema ametiasutuste esindajad ja tema territooriumil raudteeinfrastruktuuri eest vastutav(ad) raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja(d) osalevad käesoleva artikli lõigete 1 ja 2 kohaselt moodustatud nõukogus ja/või juhatuses. Ta teatab oma otsusest viivitamata komisjonile ja teistele asjaomases kaubaveokoridoris osalevatele liikmesriikidele.“

ae) lõige 4 asendatakse järgmisega:

Nõukogu teeb otsused nõukogus osalevate asjaomaste liikmesriikide ametiasutuste esindajate vastastikusel kokkuleppel.

af) lõige 5 asendatakse järgmisega:

- ‘5. Juhatus teeb oma 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.

ag) lõikes 6 asendatakse viide „direktiivi 91/440/EMÜ artikli 4 lõikega 2“ viitega „direktiivi 2012/34/EL artikli 4 lõikega 2“.

b) lõige 7 asendatakse järgmisega:

‘7. Juhatus moodustab nõuanderühma, kuhu kuuluvad kaubaveokoridori terminalide, sealhulgas vajaduse korral mere- ja siseveesadamate juhid ja omanikud. Nimetatud nõuanderühm võib esitada arvamuse juhatuse iga ettepaneku kohta, millel on otsene mõju 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. Lõpliku otsuse teeb siiski juhatus.’;

c) lõikesse 8 lisatakse järgmine lause:

„Juhatus ja nõuanderühma vaheliste lahkarvamuste korral võib nõuanderühm edastada küsimuse nõukogule. Juhatus teavitab kaubaveokoridoriga seotud Euroopa koordinaatorit ja direktiivi 2012/34 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.“;

d) lisatakse järgmine lõige 10:

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

(7) Artikkel 9 asendatakse järgmisega:

„Artikkel 9

Kaubaveokoridori arendamise meetmed

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

Kava sisaldab järgmist:

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

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

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

2. Juhatus vaatab rakenduskava korrapäraselt ja vähemalt iga nelja aasta järel läbi, võttes arvesse selle rakendamisel tehtud edusamme, raudtee-kaubaveoturu olukorda kaubaveokoridoris ja tulemuslikkust, mida 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.
4. Rakenduskavas võetakse arvesse terminalide arengut, sealhulgas mitmeliigilise kaubaveo terminalide turu- ja tulevikuanalüüsi ning kaubaveokoridori kuuluvate liikmesriikide tegevuskavasid, millele on osutatud määruse [... uus TEN-T määrus] artikli 35 lõigetes 3 ja 4.
5. Juhatus võtab vajaduse korral meetmeid, et teha rakenduskava osas koostööd piirkondlike ja/või kohalike ametiasutustega.“

(8) Artikkel 11 asendatakse järgmisega:

„Artikkel 11

Investeeringute kavandamine

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

(8a) Lisatakse uus artikkel 12a:

„Artikkel 12a

Euroopa raudtee-kaubaveokoridoridele esitatavad tegevusalased nõuded

1. Nõukogu tihedas koostöös juhatusega teeb kõik jõupingutused selle tagamiseks, et 31. detsembriks 2030 ei takista raudteeveo-ettevõtjatele osutatavate teenuste kvaliteet, infrastruktuuri kasutamise tehnilised ja tegevusalased nõuded kaubaveokoridoride raudtee-kaubaveoliinidel osutatavaid raudtee-kaubaveoteenuseid vastamast järgmistele sihtväärtustele:
 - a) ühegi liidusisese piiriülese lõigu puhul ei ületa kahe liikmesriigi vahelist piiri ületava kaubarongi peatumisaeg keskmiselt [...] **20** minutit, välja arvatud lõikudel, kus rööpmelaiust muudetakse või kus piiril tehtavad kontrollid, kui rongide kontrolle ei ole veel tühistatud määruse (EL) 2016/399⁷⁰ VI lisa punkti 1.2 kohaldamisel, ei võimalda sellest tähtajast kinni pidada. Rongi peatumisaeg piiriülesel lõigul tähendab kogu täiendavat läbisõiduaega, mida võib omistada piiriületusele, olenemata menetlustest või taristuga seotud, operatiivsest, tehnilisest ja halduslikest kaalutlustest. Peatumisaeg ei hõlma aega, mida ei saa omistada piiriületusele, näiteks käitamisprotseduurid piiripunkti läheduses asuvates rajatistes, mis ei ole sellega lahutamatult seotud;

⁷⁰ 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 1–52).

- b) vähemalt 75 % kaubarongidest, mis ületavad kaubaveokoridoris vähemalt ühe piiri, saabuvad sihtkohta või liidu välispiirile, kui sihtkoht on väljaspool liitu, graafikujärgsel ajal või vähem kui 30-minutilise hilinemisega liidu raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja(te)st tingitud põhjuste tõttu. Hilinemisi, mis toimusid kolmandates riikides või olid nendega seotud, kui need läbiti kaubarongidega, arvesse ei võeta.

2. välja jäetud.

(8b) Artiklit 13 muudetakse järgmiselt:

a) lõikes 3 asendatakse viide „direktiivi 2001/14/EÜ“ viitega „direktiivi 2012/34/EÜ“;

b) lõikes 4:

– viide „direktiivi 2001/14/EMÜ artikli 14 lõikes 2“ asendatakse viitega „direktiivi 2012/34/EL artikli 7 lõikes 2“;

– viide „kõnealuse direktiivi artikliga 13 ja III peatükiga“ asendatakse viitega „kõnealuse direktiivi artikliga 38 ja IV peatüki 3. jaoga“.

(8c) Artiklit 14 muudetakse järgmiselt:

a) lõikes 1 asendatakse viide „direktiivi 2001/14/EÜ artikli 14 lõikele 1“ viitega „direktiivi 2012/34/EL artiklile 39“;

b) lõikes 3:

– asendatakse viide „direktiivi 2001/14/EÜ artiklis 15“ viitega „direktiivi 2012/34/EL artiklis 40“;

– asendatakse viide „direktiivi 2001/14/EÜ III lisas“ viitega „direktiivi 2012/34/EL VII lisas“;

c) lõikes 5 asendatakse viide „direktiivi 2001/14/EÜ artiklis 23“ viitega „direktiivi 2012/34/EL artiklis 48“;

d) lõikes 8 asendatakse viide „2001/14/EÜ artikli 19 lõikes 1“ viitega „direktiivi 2012/34/EL artikli 44 lõikes 1“;

e) lõikes 10 asendatakse viide „direktiivi 2001/14/EÜ artikli 14 lõikes 2“ viitega „direktiivi 2012/34/EL artikli 7 lõikes 2“.

(8c) Artiklis 15:

– asendatakse viide „direktiivi 2001/14/EÜ artikli 16 lõikest 1“ viitega „direktiivi 2012/34/EL artikli 41 lõikest 1“;

– asendatakse viide „direktiivi 91/440/EMÜ artikli 10 lõikele 5“ viitega „direktiivi 2012/34/EL artiklile 28“.

(8d) Artikli 17 lõikes 2 asendatakse viide „direktiivi 2001/14/EÜ artiklis 3“ viitega „direktiivi 2012/34/EL artiklis 27“.

(8e) artikli 18 punktis a asendatakse viide „direktiivi 2001/14/EÜ artiklis 3“ viitega „direktiivi 2012/34/EL artiklis 27“.

(9) Artikkel 19 asendatakse järgmisega:

„Artikkel 19

Teenusekvaliteet kaubaveokoridoris

1. Kaubaveokoridori juhatus edendab direktiivi 2012/34/EL artiklis 35 osutatud kaubaveokoridori tulemuslikkuse kavade ühilduvust.

2. Juhatus jälgib kooskõlas artiklitega 12–18 raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjate poolt nende põhiülesannete raames taotlejatele teenuste osutamise ning kaubaveokoridoris raudtee-kaubaveoteenuste osutamise tulemuslikkust. Tulemuslikkust jälgitakse nii kvalitatiivselt kui ka kvantitatiivselt, tuginedes asjakohasel juhul artikli 9 lõike 1 punkti c kohaselt kindlaks määratud kaubaveokoridori eesmärkide ja sihtväärtustega seotud tulemusnäitajatele. Juhatus konsulteerib asjakohaste tulemusnäitajate osas artikli 8 lõigetes 7 ja 8 osutatud nõuanderühmadega ning Euroopa koordinaatoriga.
3. Juhatus hindab tulemuslikkuse jälgimise tulemusi artikli 9 lõike 1 punkti c kohaselt kindlaks määratud eesmärkide ja sihtväärtuste ning artiklis 12a osutatud tegevusalaste nõuete alusel.
4. Juhatus koostab ja avaldab aastaaruande, milles esitatakse käesoleva artikli kohase tegevuse tulemused. Aruande eraldi osas esitatakse artikli 8 lõigetes 7 ja 8 osutatud nõuanderühmade seisukohad ja hinnang tulemuslikkuse kohta. Juhatus esitab aastaaruande nõukogule heakskiitmiseks.“

(9a) Artiklit 20 muudetakse järgmiselt:

a) lõikes 1:

- asendatakse viide „direktiivi 2001/14/EÜ artiklis 30“ viitega „direktiivi 2012/34/EL artiklis 55“;
- teine lause asendatakse järgmisega: „Eelkõige tagavad nad mittediskrimineeriva juurdepääsu võimaldamise koridorile ja vastutavad kõnealuse direktiivi artikli 56 lõikes 1 sätestatud apellatsiooni menetlemise eest.“

b) lõikes 6 asendatakse viide „direktiivi 2001/14/EÜ artikli 15 lõikes 1“ viitega „direktiivi 2012/34/EL artikli 40 lõigetes 1 ja 2“.

(9b) Artikkel 21 jäetakse välja.

(10) Artiklid 22 ja 23 asendatakse järgmisega:

„Artikkel 22

Rakendamise järelevalve

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 artiklis 62 osutatud komiteed.“

Artikkel 23

Aruanne

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

(11) Käesoleva määruse lisa jäetakse välja.

Artikkel 66

Kehtetuks tunnistamine

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

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

Artikkel 67

Jõustumine

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

Käesolev määrus on tervikuna siduv ja vahetult kohaldatav kõikides liikmesriikides.

Strasbourgis,

Euroopa Parlamendi nimel
president

Nõukogu nimel
eesistuja
