



Brüssel, 13. mai 2022  
(OR. fr)

8784/22

LIMITE

TRANS 265  
CODEC 619

---

---

Institutsioonidevaheline  
dokument:  
2021/0420(COD)

---

---

## ARUANNE

Saatja:	Nõukogu peasekretariaat
Saaja:	Alaliste esindajate komitee / nõukogu
Eelmise dok nr:	ST 6840/1/22 REV 1 ST 7456/22 ST 7750/22 ST 7919/22
Komisjoni dok nr:	ST 15109/21
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 – Eduaruanne – Arvamuste vahetus

## 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<sup>1</sup>. Ettepanek esitati osana neljast algatusest koosnevast paketist, mille eesmärk on ajakohastada ELi transpordisüsteemi ning toetada üleminekut puhtamale, keskkonnahoidlikumale ja intelligentsemale liikuvusele, parandades selle mõningaid põhielemente, nagu üleeuroopaline transpordivõrk (TEN-T), intelligentsed transpordisüsteemid, piiriülene ja pikamaa raudteetransport ning linnaliikuvus.

---

<sup>1</sup> Dok ST 15109/21.

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 lünkade, kitsaskohtade ja puuduvate ühendusteta. Võrgu eesmärk on edendada liidu kestliku liikuvuse eesmärkide saavutamist, siseturu tõrgeteta toimimist ning ELi majanduslikku, sotsiaalset ja territoriaalset ühtekuuluvust. Võrku tuleks arendada järk-järgult, seades tähtajad 2030., 2040. ja 2050. aastaks.
3. Ettepaneku neli peamist eesmärki on:
  - (i) muuta transport keskkonnahoidlikumaks, tagades asjakohase taristubaasi, et leevendada ummikuid, vähendada kasvuhooonegaaside heidet ja üldisemalt transpordi negatiivset välismõju;
  - (ii) hõlbustada sujuvat ja tõhusat transporti, edendada mitmeliigilist transporti ja transpordiliikide koostalitlusvõimet ning integreerida linnatranspordisõlmed paremini võrku;
  - (iii) suurendada TEN-T võrgu vastupanuvõimet kliimamuutuste ja muude loodusohutude või inimtegevusest tingitud katastroofide kahjulikule mõjule;
  - (iv) parandada TEN-T juhtimisvahendite tõhusust ja ühtlustada TEN-T rakendamise aruandlus- ja järelevalvevahendeid.

## II. TEISTE INSTITUTSIOONIDE TÖÖ SEIS

4. Euroopa Parlament määras kõnealuse ettepaneku eest vastutavaks komisjoniks transpordi- ja turismikomisjoni (TRAN). Kaasraportöörideks määrati Dominique Riquet (Renew, Prantsusmaa) ja Barbara Thaler (PPE, Austria).
5. Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee võttis oma arvamuse vastu 23. märtsil 2022. Regioonide Komitee peaks võtma vastu arvamuse kõnealuse ettepaneku kohta 2022. aasta oktoobris.

### III. NÕUKOGU TÖÖ SEIS

6. Ettepanek ja mõjuhinnang esitati transpordi töörühmale (mitmeliigiline transport ja transpordivõrgustikud) 6. ja 13. jaanuaril 2022 ning artikleid arutati seejärel üksikasjalikult ajavahemikus 2022. aasta jaanuarist maini. Käesoleval poolaastal pühendati selle ettepaneku läbivaatamisele ligikaudu 15 töörühma koosolekut. Pärast iga peatüki üksikasjalikku läbivaatamist jaanuaris ja veebruaris koostas eesistujariik mitu märkust, mis sisaldasid küsimusi delegatsioonidele ettepaneku kõige olulisemate aspektide kohta, ning palus liikmesriikidel anda käsitletud teemade kohta suuniseid, et parandada individuaalset ja kollektiivset arusaamist kõnealustest küsimustest.
7. Seejärel koostas eesistujariik mitu kompromissettepanekut,<sup>2</sup> mis hõlmavad ettepaneku olulisi osi, püüdes võtta arvesse suuremat osa liikmesriikide märkustest.

### IV. PEAMISED KÜSIMUSED JA EDUSAMMUD

#### Üldised märkused

8. Delegatsioonid toetasid üldiselt määruse muutmist, mis annab võimaluse aidata kaasa säästva, tõhusa ja vastupidava Euroopa ühtse transpordipiirkonna arendamisele. Samuti toetati ettepanekut arendada või ajakohastada kõnealust võrku kolmes etapis (2030., 2040. ja 2050. aastaks vastavalt põhivõrgu, laiendatud põhivõrgu ja üldvõrgu puhul).
9. Lisaks kiideti heaks ettepanek viia raudtee-kaubaveekoridorid kooskõlla põhivõrgukoridoridega, et luua Euroopa transpordikoridorid.

---

<sup>2</sup> Dok ST 6840/1/22 REV 1.  
Dok ST 7456/22.  
Dok ST 7750/22.  
Dok ST 7919/22.

10. Mitu delegatsiooni rõhutas, et TEN-T ettepanek hõlmab ka teisi transpordipoliitika valdkonna ettepanekuid, eelkõige alternatiivkütuste taristu määrust ja intelligentsete transpordisüsteemide direktiivi, ning rõhutas, kui oluline on säilitada kooskõla nende ettepanekutega.
11. Üldiselt märkisid delegatsioonid, et ettepanekuga tõstetakse märkimisväärselt kogu võrgu jaoks kehtivate nõuete taset, mille peamine eesmärk on luua ühtne, ülimalt tõhus ja täielikult koostalitlusvõimeline taristu, mis aitaks vähendada CO<sub>2</sub> heidet ja toetataks mitmeliigilist transporti. Selle saavutamiseks nähakse ettepanekus muu hulgas ette, et enamikku praegu põhivõrgu suhtes kohaldatavaid raudtee-kaubaveo taristu nõudeid tuleks laiendada ka uuele laiendatud põhivõrgule ja üldvõrgule, sealhulgas viimase kilomeetri ühendustele. Lisaks teeb komisjon ettepaneku tõhustada teatavate kohustuste rakendamist võrreldes kehtiva määrusega. Kuigi liikmesriigid üldiselt ei vaidlustanud rangemate nõuete kehtestamise põhimõtet, rõhutasid paljud, et need nõuded peaksid jääma proportsionaalseks ning vastama eeldatavatele funktsioonidele ja liiklusmahtudele. Sealjuures väljendati erilist muret seoses üha rangemate nõuetega laiendatud põhivõrgule ja üldvõrgule.
12. Lisaks märkis mitu liikmesriiki, et TEN-T võrgu jätkuv arendamine, sealhulgas uute nõuete kohaldamine ja teatavate tähtaegade lühendamine, nõuaks liikmesriikidelt märkimisväärsed investeeringuid. Komisjoni hinnangul on need investeeringud praeguse määruse kohaselt 50 miljardit eurot aastas ja pärast määruse muutmist lisandub sellele 16 miljardit eurot aastas kuni aastani 2050. Mitu liikmesriiki on seetõttu rõhutanud vajadust olla realistlik, arvestada nende finantsvõimekust ja vajadust toetada neid jõupingutusi, tagades asjakohased rahalised vahendid väljaspool praegust mitmeaastast finantsraamistikku, sealhulgas projektidele, mis on seotud TEN-T laiendatud põhivõrgu ja üldvõrguga.

## Märkused konkreetsete küsimuste kohta

13. **Üldpõhimõtted ja üldsätted** (I ja II peatükk): eesistujariik on valmistanud ette kaks kompromissettepanekut, millega püütakse komisjoni ettepaneku üldist loogikat ja ambitsioonikust säilitades täpsustada ja selgitada teatavaid aspekte ning võtta arvesse enamikku liikmesriikide poolt väljendatud muresid, millest üks pakilisemaid on seotud sooviga lisada määrusesse uuesti projekti valmidusastet, õiguslike menetluste järgimist ja rahaliste vahendite kättesaadavust käsitlev klausel, ilma et see piiraks liikmesriikide rahalisi kohustusi. Viimases kompromisstekstis (dok ST 6840/1/22 REV 1) esitatud muudatusi toetas suhteliselt palju delegatsioone.
14. **Sätted, mis käsitlevad erinõudeid iga transpordiliigi kohta** (III peatükk): ettepaneku III peatüki artiklid on olulised, kuna neis sätestatakse erinõuded, mida kohaldatakse iga transpordiliigi ning mitmeliigilise kaubaveo terminalide ja linnatranspordisõlmede suhtes.
- i) **Raudteetransporditaristu:** raudteetranspordi olulist rolli Euroopa säästva transpordi poliitika eesmärkide saavutamisel tunnustati laialdaselt nii kauba- kui ka reisijateveo puhul. Samal ajal tekitas küsimusi ja probleeme selliste uute nõuete lisamine nagu veeremi gabariit P400, vähemalt 740 meetri pikkuste rongide kasutamine kaubarongidena kogu võrgus, minimaalne sõidukiirus 160 km/h põhivõrgu ja laiendatud põhivõrgu reisijateveo liinide puhul, Euroopa raudteeliikluse juhtimissüsteemi kasutuselevõtmise kiirendamine ja samal ajal B-klassi signaalimissüsteemide kasutamise lõpetamine kogu võrgus ning nõuete laiendamine kõigile viimase kilomeetri ühendustele. Nende nõuete rakendamine nõuab väga suuri investeeringuid ja märkimisväärseid muudatusi olemasolevatel ja isegi hiljuti valminud raudteeliinidel. Neid sätteid tuleks edaspidi täiendavalt arutada.

- ii) **Maanteetransporditaristu:** liiklusohutuse suurendamiseks soovitakse ettepanekuga laiendada üldvõrgule kohustus luua maanteedel eraldi sõiduteed ning tagada, et maantee ei ristu samal tasandil ühegi teise teega ega teeninda sellega piirnevaid kinnistuid. See säte tekitab liikmesriikide seas küsimusi ja mõned neist märkisid, et niisugused nõuded on teatud olukordades ebaproportsionaalsed, tuletades meelde, et taristu on vaid üks osa teguritest, mis aitavad edendada liiklusohutust.
- iii) **Lennutransporditaristu:** liikmesriigid toetasid üldiselt eesmärki parandada lennujaamade ühendatust raudteeveoteenustega. Eesmärk ühendada kõik põhivõrgu lennujaamad ja peamised üldvõrgu lennujaamad pikamaa raudteevõrguga vastavalt 2030. ja 2050. aastaks on osutunud siiski liiga ambitsioonikaks ja on mõne riigi jaoks raskesti saavutatav. Sel põhjusel soovis mitu delegatsiooni laiendada ja selgitada erandeid, kusjuures mõned delegatsioonid soovitasid kaaluda keskkonnahoidlikke ühistransporditeenuseid kui võimalikku alternatiivi otse lennujaamast lähtuvale raudteeühendusele.
- iv) **Siseveetransporditaristu:** kuigi siseveetranspordi edendamise põhimõtet on laialdaselt toetatud, on tõlgendamisküsimusi tekitanud liikmesriikide kohustus, mille kohaselt neil tuleb vähemalt teataval ajavahemikel aastas tagada laevatatava kanali sügavus vähemalt 2,5 m ja kõrgus sildade all 5,25 m kindlaksmääratud võrdlusveetasemest. Mõned delegatsioonid leidsid samuti, et komisjonile antud rakendamisvolitused on liiga ulatuslikud ja neid tuleks piiritleda. Neid sätteid tuleks edaspidi täiendavalt arutada.
- v) **Meretransporditaristu:** liikmesriigid toetasid üldiselt Euroopa mereruumi kontseptsiooni ning ühe ja sama liikmesriigi sadamate vaheliste lähimereveoühenduste lisamist. Mõned liikmesriigid on väljendanud muret seoses kohustusega ühendada üldvõrgu meresadamad raudteetaristuga, kuna sellega võivad mõnel juhul kaasned suured investeeringud.

- vi) **Mitmeliigilise kaubaveo terminalid:** üldiselt leiti, et mitmeliigilised terminalid on transpordiliikide vahelise parema integreerimise ning tõhusamale ja säästvamale transpordile ülemineku jaoks äärmiselt olulised. Kuigi selliste terminalide kasutuselevõtmise soodustamist ja toetamist üldiselt pooldati, tekitas mitmele delegatsioonile muret liikmesriikide kohustus tagada 2040. aastaks iga linnatranspordisõlme kohta mitmeliigilise kaubaveo terminal. Paljud neist juhtisid tähelepanu sellele, et mitmeliigilise kaubaveo terminalide arendajad ja käitajad on enamasti eraettevõtjad, kellel puudub avalik-õiguslike asutustega lepinguline või õiguslik seos. Seetõttu väljendasid nad kahtlust selle suhtes, kas liikmesriikidele peaksid kehtima nii ranged kohustused.
- vii) **Linnatranspordisõlmed:** üldiselt toetati eesmärki võtta võrgus rohkem arvesse linnatranspordisõlmesid, et parandada eelkõige viimase kilomeetri ühendusi, ning tunnistati säästva linnalise liikumiskeskonna kavade tähtsust linnade säästva arengu saavutamisel. Samal ajal leidis mitu liikmesriiki, et nõue koostada 31. detsembriks 2025 säästva linnalise liikumiskeskonna kavad ja tagada andmete seire ning kohustus luua linnatranspordisõlmede teenindamiseks mitmeliigilised kaubaveoterminalid on äärmiselt suur ülesanne. Lisaks rõhutas mitu liikmesriiki, et säästva linnalise liikumiskeskonna kavandamine kuulub kohalike omavalitsuste pädevusse ja seetõttu tuleks selle küsimuse puhul kohaldada subsidiaarsuse põhimõtet.

15. **Arukat ja vastupidavat transporti käsitlevad sätted (IV peatükk):** taristu vastupidavuse küsimuses nõustusid delegatsioonid, et seda väljakutset tuleb täiel määral arvesse võtta, kuid tunnistasid sealjuures, et kuna ühishuviprojektid, mille arendajateks on mõnikord eraarendajad või kohalikud omavalitsused, on väga mitmekesised, ei saa liikmesriigid üksi selle ülesande eest vastutada. Mitme delegatsiooni jaoks tuleks määratleda täiendavad nõuded kliimamuutustele vastupanu võime kohta, et tagada projektide õiguskindlus.

Taristu hoolduse küsimuses tunnistas enamik delegatsioone, et sellel on oluline roll TEN-T taristu teenuste ja ohutuse kõrge taseme säilitamisel, kuid leidis, et nende sätetega luuakse liikmesriikide jaoks mitu uut kohustust, mis võivad märkimisväärselt mõjutada planeerimist ja kulusid seoses taristute hooldusega, mille eest vastutavad ja mida rahastavad praegu liikmesriigid üksi.

Artiklit, mis käsitleb ohtu julgeolekule või avalikule korrale, ei ole praeguseks üksikasjalikult arutatud.

16. **Euroopa transpordikoridoride ja horisontaalsete prioriteetide rakendamine – juhtimine**

(V peatükk): liikmesriigid tunnustasid üldiselt Euroopa koordinaatorite tööd, eelkõige nende rolli neutraalsete vahendajatena TEN-T võrgu rakendamisel, ning toetasid nende tegevuse laiendamist. Mitu liikmesriiki leidis siiski, et mõned kavandatud ülesanded lähevad sellest rollist märkimisväärselt kaugemale ja võivad põhjustada koordinaatoritele ülekoormust.

Eelkõige leidsid nad, et vältima peaks koordinaatorite liigset kaasamist operatiivaspektidesse ning et selgitada tuleks rollide jaotust raudtee-kaubaveokoridoride juhtorganitega.

Lisaks väljendas märkimisväärne hulk delegatsioone kahtlust sätte suhtes, millega antakse komisjonile õigus võtta vastu rakendusakte Euroopa transpordikoridoride ja kahe horisontaalse prioriteedi iga tööplani kohta, kaheldes selle lisaväärtuses, kartes, et see on koormav, ning väljendades kahtlust siduvate vahe-eesmärkide valimise suhtes, kuna vastavalt liidu suunistele kuulub prioriteetide seadmine ja taristuprojektide kavandamine liikmesriigis riigi pädevusse.

17. **Ühissätted** (VI peatükk): mitu liikmesriiki tunnistas küll aruandluse tähtsust, kuid väljendas muret andmete edastamisega seotud kohustuste kasvu pärast ning kutsus üles vältima liigset halduskoormust, rakendades selleks näiteks „ühest ütlemisest piisab“ põhimõtet.

Seoses kohustusega viia riiklikud kavad vastavusse liidu transpordipoliitikaga tunnistasid delegatsioonid, kui oluline on riiklike kavade kooskõla liidu tasandil võetud kohustustega. Samuti rõhutasid nad, et need kavad peavad sageli olema laiemal ulatusega ning käsitlema Euroopa, riiklike ja kohalike küsimusi. Lisaks märkis mitu liikmesriiki, et kavandatavatest teatamistähtaegadest, mis puudutavad kavade eelnõude vastuvõtmisele eelnevat komisjoniga konsulteerimist, on raske kinni pidada. Lõpuks tuleks veel üksikasjalikult analüüsida artiklit, mis käsitleb määruse (EL) nr 913/2010 muutmist.

### **Muud küsimused**

18. **Erandid**: ettepanekus nähakse ette, et teatavatest nõuetest võib taotleda erandeid nõuetekohaselt põhjendatud juhtudel ja teatavatel tingimustel, mis hõlmab eelkõige sotsiaal-majanduslikku analüüsi iga konkreetse olukorra kohta. Komisjon lubab erandeid rakendusaktidega.

Tunnistades, et erandeid on alati võimalik taotleda, leidsid liikmesriigid, et kavandatav menetlus võib osutuda keeruliseks, eelkõige TEN-T võrgu mitmekesisuse ja ulatuse ning eeldatavalt rangete nõuete tõttu. Tõhususe ja prognoositavuse huvides ning selleks, et vähendada nii komisjoni kui ka sidusrühmade halduskoormust, on mitu liikmesriiki teinud ettepaneku kehtestada laiem ja üldisem erandite tegemise kord, mida võiks kohaldada ettepaneku asjaomaste sätete suhtes.

19. **Kaardid:** mitu liikmesriiki esitas kirjalikke märkusi ettepanekule lisatud kaartide kohta, mida ei ole veel arutatud. Eesistujariik kavatab arutada neid küsimusi asjaomaste liikmesriikidega juunis, kaasates arutelusse järjepidevuse eesmärgil järgmise eesistujariigi.

## V. KOKKUVÕTE

Eesistujariik leiab, et ettepaneku osas on tehtud märkimisväärseid edusamme ning et tehtud töö loob tugeva aluse edasisele tööle nõukogus.

Pidades silmas transpordi, telekommunikatsiooni ja energeetika nõukogu 2. juuni 2022. aasta istungit, palutakse ministritel eduaruanne teadmiseks võtta ja vahetada arvamusi käesoleva aruande lisas esitatud kahe küsimuse üle.

Nagu eduaruandest selgub, on tehnilised arutelud nõukogus võimaldanud kujundada ühist arusaama nimetatud küsimuste kohta. Nõukogu ühise seisukoha kujundamiseks kutsub eesistujariik ministreid üles esitama kuni kolmeminutilise kõneaja jooksul oma seisukohad järgmiste küsimuste kohta.

1. Millised on Teie peamised märkused komisjoni ettepaneku viie valdkonnaülese peatüki (I, II, IV, V, VI) kohta ning nende viie peatüki puhul seni tehtud töö suuna kohta?
2. III peatükis on sätestatud erinõuded iga transpordiliigi, samuti linnatranspordisõlmede ja mitmeliigilise kaubaveo terminalide kohta. Kuidas analüüsivate komisjoni poolt selle peatüki jaoks kavandatud lähenemisviisi?