2024/1679

28.6.2024

EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU MÄÄRUS (EL) 2024/1679,

13. juuni 2024,

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

(EMPs kohaldatav tekst)

EUROOPA PARLAMENT JA EUROOPA LIIDU NÕUKOGU,

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

võttes arvesse Euroopa Komisjoni ettepanekut,

olles edastanud seadusandliku akti eelnõu liikmesriikide parlamentidele,

võttes arvesse Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee arvamust ([1]),

võttes arvesse Regioonide Komitee arvamust ([2]),

toimides seadusandliku tavamenetluse kohaselt ([3]),

ning arvestades järgmist:

(1) Komisjoni 11. detsembri 2019. aasta teatises „Euroopa roheline kokkulepe“ on seatud kliimaneutraalsuse eesmärk, mille liit peab saavutama 2050. aastaks, ning selge eesmärk vähendada kasvuhoonegaaside netoheidet 2030. aastaks vähemalt 55 % võrreldes 1990. aasta tasemega. Need eesmärgid on sätestatud Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruses (EL) 2021/1119 ([4]).

(2) Transpordisektori heitkogused moodustavad ligikaudu 25 % liidu kasvuhoonegaaside koguheitest ja need heitkogused on viimastel aastatel suurenenud. Seetõttu kutsutakse Euroopa rohelises kokkuleppes üles vähendama transpordist tulenevat kasvuhoonegaaside heidet 90 %, et muuta liidu majandus 2050. aastaks kliimaneutraalseks, ja samal ajal tegema tööd nullsaaste eesmärgi saavutamise nimel, nagu seda on käsitletud komisjoni 12. mai 2021. aasta teatises „Heas seisundis planeet kõigi jaoks. ELi tegevuskava „Õhu, vee ja pinnase nullsaaste suunas““.

(3) Komisjoni 9. detsembri 2020. aasta teatises „Säästva ja aruka liikuvuse strateegia – Euroopa transpordivaldkonna edasise arengu suunad“ (edaspidi „säästva ja aruka liikuvuse strateegiat käsitlev komisjoni teatis“) on esitatud vahe-eesmärgid, mis osutavad Euroopa transpordisüsteemile teed kestliku, aruka ja vastupidava liikuvuse eesmärkide saavutamise suunas. Selles nähakse ette, et raudtee-kaubaveo turuosa peaks 2030. aastaks kasvama 50 % ja 2050. aastaks kahekordistuma, siseveetranspordi ja lähimereveo turuosa peaks samal ajal 2030. aastaks kasvama 25 % ja 2050. aastaks 50 % ning kiirraudteeliikluse maht peaks 2030. aastaks kahekordistuma ja 2050. aastaks kolmekordistuma. Lisaks peaks 2030. aastaks olema liidu teedel kasutusel vähemalt 30 miljonit heiteta sõiduautot ja 80 000 heiteta veoautot ning 2050. aastaks peaksid peaaegu kõik sõiduautod, kaubikud, bussid ja uued raskeveokid olema heiteta. Ühtlasi peaksid alla 500 km pikkused graafikujärgsed ühisreisid liidus 2030. aastaks olema CO_2-neutraalsed ning Euroopas peaks 2030. aastaks olema vähemalt 100 kliimaneutraalset linna.

(4) Üleeuroopalise transpordivõrgu rajamine loob taristubaasi näol eeltingimused, mis võimaldavad muuta kõik transpordiliigid kestlikumaks, taskukohasemaks ja kaasavamaks, teha mitmeliigilise transpordi süsteemi raames kestlikud alternatiivid laialdaselt kättesaadavaks ja kehtestada õiged stiimulid ülemineku hoogustamiseks, eelkõige

([1]) ELT C 290, 29.7.2022, lk 120.
([2]) ELT C 498, 30.12.2022, lk 68.
([3]) Euroopa Parlamendi 24. aprilli 2024. aasta seisukoht (*Euroopa Liidu Teatajas* seni avaldamata) ja nõukogu 13. juuni 2024. aasta otsus.
([4]) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 30. juuni 2021. aasta määrus (EL) 2021/1119, millega kehtestatakse kliimaneutraalsuse saavutamise raamistik ning muudetakse määruseid (EÜ) nr 401/2009 ja (EL) 2018/1999 (ELT L 243, 9.7.2021, lk 1).

tagades õiglase ülemineku kooskõlas eesmärkidega, mis on esitatud nõukogu 16. juuni 2022. aasta soovituses õiglase kliimaneutraalsusele ülemineku tagamise kohta ([5]).

(5) Üleeuroopalise transpordivõrgu kavandamine, arendamine ja käitamine peaks võimaldama kestlikke transpordiliike, pakkuma paremaid mitmeliigilise ja koostalitlusvõimelise transpordi lahendusi ning tõhustama mitmeliigilise transpordi integreerimist kogu logistikaahelasse, aidates seeläbi kaasa siseturu sujuvale toimimisele, luues tuiksooned, mis on vajalikud sujuvaks reisijate- ja kaubaveoks kogu liidus, ja luues sujuvad transpordiühendused naaberriikidega. Lisaks peaks võrk tugevdama majanduslikku, sotsiaalset ja territoriaalset ühtekuuluvust, tagades juurdepääsetavuse ja ühenduvuse kõigi liidu piirkondade jaoks, sealhulgas äärepoolseimate piirkondade ning muude kaugete, maa-, saare-, perifeersete ja mägipiirkondade ning hõredalt asustatud piirkondade parema ühenduvuse. Üleeuroopalise transpordivõrgu arendamine peaks võimaldama ka kaupade ja isikute sujuvat, ohutut ja kestlikku liikuvust kogu nende mitmekesisuses ning aitama kaasa majanduskasvu ja konkurentsivõime edendamisele ülemaailmses perspektiivis, tagades riikide transpordivõrkude vahelised ühendused ja koostalitlusvõime ressursitõhusal ja kestlikul viisil.

(6) Liikluse kasv on suurendanud ummikuid rahvusvahelises transpordis. Reisijate ja kaupade rahvusvahelise liikuvuse tagamiseks tuleks optimeerida üleeuroopalise transpordivõrgu läbilaskevõimet ja selle kasutamist ning seda vajaduse korral suurendada, kõrvaldades taristu kitsaskohad ning rajades puuduvad taristuühendused liikmesriikide sees ja nende vahel ning vajaduse korral liikmesriikide ja naaberriikide vahel, võttes eelkõige arvesse kandidaatriikide ja potentsiaalsete kandidaatriikidega peetavaid ühinemisläbirääkimisi.

(7) Üleeuroopaline transpordivõrk koosneb suures ulatuses olemasolevast taristust. Üleeuroopalise transpordivõrgu uue poliitika eesmärkide täielikuks saavutamiseks tuleks kehtestada ühtsed taristunõuded.

(8) Üleeuroopalise transpordivõrgu arendamisele peaksid kaasa aitama ühishuviprojektid, millega rajatakse uut transporditaristut, hooldatakse ja ajakohastatakse olemasolevat taristut ning mis sisaldavad meetmeid, millega edendatakse taristu ressursitõhusat kasutamist ja vastupidavust. Ühishuviprojektidel peaks olema lisaväärtus Euroopa jaoks. Sellised projektid peaksid ka olema majanduslikult tasuvad. Hõredalt asustatud piirkondade projektid või taristu kahesuguse kasutuse jaoks hädavajalikud projektid, mille majanduslikku tasuvust võib olla raske tõendada, kuna sotsiaalsest ja territoriaalsest ühtekuuluvusest saadav kasu võib selle ületada, peaksid vähemalt andma positiivse panuse võrgustiku arendamisse sotsiaal-majandusliku kulude-tulude analüüsi alusel, võttes arvesse asjaomase piirkonna eripära ja piiranguid.

(9) Ühishuviprojektide elluviimisel tuleks nõuetekohaselt arvesse võtta iga üksikprojekti konkreetseid asjaolusid. Võimaluse korral tuleks ära kasutada koostoimet teiste poliitikavaldkondadega, näiteks üleeuroopaliste energia- või telekommunikatsioonivõrkudega või sõjaotstarbelise kahesuguse kasutusega taristuga, aga ka turismiaspektidega, täiendades selliseid tsiviilrajatisi nagu sillad või tunnelid jalgrattateede, sealhulgas EuroVelo jalgrattateede jaoks vajaliku taristuga, või turvalisusaspektidega, lisades sildadele uusi tehnoloogilisi lahendusi, nagu andurid.

(10) Kõigi transpordiliikide lõikes kvaliteetse, tõhusa ja vastupidava transporditaristu saavutamiseks tuleks üleeuroopalise transpordivõrgu arendamisel võtta arvesse reisijate ja kauba liikumise turvalisust ja ohutust, mõju kliimamuutustele ning kliimamuutuste ja võimalike looduslike ohtude ja inimtegevusest tingitud katastroofide mõju taristule, samuti kõigi transpordikasutajate juurdepääsu, eelkõige piirkondades, mis on kliimamuutuste negatiivse mõju suhtes eriti tundlikud.

(11) Üleeuroopaline transpordivõrk peaks aitama parandada teenuste kvaliteeti, transporditöötajate sotsiaalseid tingimusi ja kõigi kasutajate, sealhulgas puuetega või piiratud liikumisvõimega isikute ja teiste haavatavas olukorras olevate inimeste juurdepääsu, samuti aitama kaasa liikuvusvaesuse ennetamisele ja leevendamisele. Erilist tähelepanu tuleks pöörata soolisele mõõtmele, et tagada võrdne juurdepääs teenustele ja taristule.

(12) Taristu planeerimisel peaksid liikmesriigid ja teised projektiarendajad võtma nõuetekohaselt arvesse riskihindamisi ja kliimamuutustega kohanemise meetmeid, mille eesmärk on parandada vastupidavust näiteks kliimamuutustele, looduslikele ohtudele ja inimtegevusest tingitud katastroofidele. Kestlike transpordiliikide arendamiseks täiendavate

([5]) ELT C 243, 27.6.2022, lk 35.

stiimulite pakkumise ja keskkonnahoidliku transporditaristu kõrgetasemeliste standardite rakendamise kaudu toetatakse üleeuroopalise transpordivõrgu rajamisel olulise kahju ärahoidmise põhimõtet Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL) 2020/852 ([6]) (taksonoomiamäärus) artikli 17 tähenduses.

(13) Võttes arvesse liidu taristuvajaduste arengut ja CO_2 heite vähendamise eesmärke ning Euroopa Ülemkogu 2020. aasta juuli järeldusi, mille kohaselt peaksid liidu kulutused olema kooskõlas Pariisi kliimakokkuleppe eesmärkidega ja olulise kahju ärahoidmise põhimõttega, tuleks ühishuviprojekte hinnata, et tagada üleeuroopalise transpordivõrgu poliitika kooskõla liidu transpordi-, keskkonna- ja kliimapoliitika eesmärkidega. Liikmesriigid ja teised projektiarendajad peaksid korraldama kavade ja projektide keskkonnamõju hindamise, mis peaks projektide puhul, mille keskkonnamõju hindamise hankemenetlust ei ole käesoleva määruse jõustumise kuupäevaks alustatud, hõlmama hinnangut olulise kahju ärahoidmise põhimõtte järgimisele, tuginedes uusimatele kättesaadavatele suunistele ja parimatele tavadele.

(14) Käesoleva määruse kohaste taristuprojektide puhul tuleks kliimatundlikkuse ja -riski hindamise kaudu, sealhulgas asjakohaste kohanemismeetmete abil, tagada vastupidavus kliimamuutuste võimaliku kahjuliku mõju suhtes. Projektide puhul, mille keskkonnamõju tuleb hinnata, tuleks tagada kliimakindlus ning kulude-tulude analüüsis tuleks arvesse võtta kasvuhoonegaaside heite kulusid ja kliimamuutuste leevendamise meetmete positiivset mõju. Kliimakindluse tagamisel tuleks lähtuda uusimatest olemasolevatest parimatest tavadest ja suunistest. See aitab lõimida kliimamuutustega seotud riskid ning kliimamuutustele vastuvõtlikkuse ja kliimamuutustega kohanemise hinnangud liidu eelarve raames tehtavate investeerimis- ja planeerimisotsuste kohta. Ilma et see piiraks muude liidu õigusaktide, eelkõige selliste rakendusaktide sätete kohaldamist, mis käsitlevad liidu rahalise toetuse eraldamise tingimusi ühishuviprojektidele Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL) 2021/1153 ([7]) alusel, tuleks kliimakindluse tagamise nõuet kohaldada üksnes selliste projektide suhtes, mille keskkonnamõju hindamise hankemenetlust ei ole käesoleva määruse jõustumise kuupäevaks veel alustatud.

(15) Liikmesriigid ja teised projektiarendajad peaksid kooskõlas asjakohaste õigusaktidega korraldama kavade ja projektide keskkonnamõju hindamised, et vältida, või kui vältimine ei ole võimalik, leevendada või korvata negatiivset mõju keskkonnale, nagu maastiku killustumine, mulla katmine, õhusaaste ja veereostus ning müra, ja et tulemuslikult kaitsta elurikkust.

(16) Ühishuviprojektide planeerimise ja ehitamise etapis tuleks asjakohaselt arvesse võtta piirkondlike ja kohalike ametiasutuste ning projektist mõjutatud üldsuse huve.

(17) Üleeuroopaline transpordivõrk peaks olema määratletud ühtse ja läbipaistva metoodika alusel ning kajastama kõrgeimat taristu planeerimise taset liidus. See peaks olema mitmeliigiline, st see peaks hõlmama kõiki transpordiliike ja nende ühendusi ning asjakohaseid liiklus- ja reisiteabe haldamise süsteeme.

(18) Pidades silmas üldeesmärki rajada kogu Euroopat hõlmav kõrgetele kvaliteedistandarditele vastav koostalitlusvõimeline mitmeliigilise transpordi võrk, järgides samal ajal liidu üldisi kliimaneutraalsuse ja keskkonnaeesmärke, tuleks üleeuroopaline transpordivõrk järk-järgult välja arendada kolmes etapis: põhivõrk 2030. aastaks, laiendatud põhivõrk 2040. aastaks ja üldvõrk 2050. aastaks, kui käesolevas määruses ei ole sätestatud teisiti.

(19) Lisaks 2030. ja 2050. aasta tähtaegadele, mis kehtestati juba Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusega (EL) nr 1315/2013, ([8]) tuleks Euroopa transpordikoridoride osaks oleva laiendatud põhivõrgu puhul käesoleva määrusega ette näha, et 2040. aasta vahetähtajaks peab see võrk vastama käesolevale määrusele. Õigeaegsete vajalike investeeringute tagamiseks tuleks sama vahetähtaega kohaldada ka põhivõrgu uute standardite suhtes, mis on kehtestatud lisaks määruses (EL) nr 1315/2013 sätestatud nõuetele.

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

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

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

(20) Transporditaristu toimib võrguna, mistõttu võib väikese segmendi nõuetele mittevastavus või häire pärssida süsteemi kui terviku tõhusust ja konkurentsivõimet ning takistada võrgu kõigi eeliste ärakasutamist.

(21) Üleeuroopaline transpordivõrk peaks olema kogu Euroopat hõlmav transpordivõrk, mis tagab juurdepääsetavuse ja ühenduvuse kõigi liidu piirkondade, sealhulgas äärepoolseimate piirkondade ning muude kaugete, maa-, saare-, perifeersete ja mägipiirkondade ning hõredalt asustatud piirkondade puhul ning tugevdab nendevahelist sotsiaalset, majanduslikku ja territoriaalset ühtekuuluvust. Üleeuroopalise transpordivõrgu taristule kehtestatavad nõuded peaksid edendama kvaliteetse võrgu arendamist kogu liidus.

(22) Selleks et üleeuroopaline transpordivõrk toetaks tõhusalt üleminekut heiteta ja vähese heitega liikuvusele, peaks sellele tagama piisava alternatiivkütuste taristu vastavalt tähtaegadele, mis on sätestatud Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruses (EL) 2023/1804 ([9]).

(23) Lisaks põhivõrgule tuleks määratleda laiendatud põhivõrk, lähtudes üldvõrgu prioriteetsetest lõikudest, mis moodustavad osa Euroopa transpordikoridoridest.

(24) Põhivõrk on kindlaks määratud objektiivse planeerimismetoodika abil. Seda metoodikat kasutades on tehtud kindlaks kõige olulisemad linnatranspordisõlmed, sadamad, lennujaamad ja piiripunktid. Võimaluse korral tuleb need transpordisõlmed ühendada üleeuroopalise transpordivõrguga raudteid või maanteid või mõlemat pidi, kui need on majanduslikult elujõulised ja teostatavad. Kõnealuse metoodikaga on tagatud kõikide liikmesriikide ühendamine ja peamiste saarte integreerimine põhivõrku.

(25) Põhivõrk, mis tuleb välja arendada 2030. aastaks, ja laiendatud põhivõrk, mis tuleb välja arendada 2040. aastaks, kui käesolevas määruses ei ole sätestatud teisiti, peaksid moodustama kestliku mitmeliigilise transpordi võrgu aluse, koosnedes vastavalt liiklusvajadustele üleeuroopalise transpordivõrgu strateegiliselt kõige olulisematest transpordisõlmedest ja -ühendustest. Need peaksid soodustama kogu üldvõrgu arendamist ja võimaldama liidu meetmete rakendamisel keskenduda üleeuroopalise transpordivõrgu nendele komponentidele, millel on suurim Euroopa lisaväärtus, eelkõige piiriülestele lõikudele, puuduvatele ühendustele, mitmeliigilise transpordi ühenduspunktidele ja peamistele kitsaskohtadele.

(26) Teatavaid põhivõrgu suhtes kohaldatavaid olemasolevaid standardeid tuleks laiendada laiendatud põhivõrgule ja üldvõrgule, et saada võrgust täit kasu, suurendada võrguliikide koostalitlusvõimet ja võimaldada suuremat aktiivsust kestlikumate transpordiliikide abil, sealhulgas ulatuslikuma digitaliseerimise ja muude tehnoloogiliste lahenduste abil.

(27) Erandid põhivõrgu, laiendatud põhivõrgu ja üldvõrgu suhtes kohaldatavatest taristunõuetest peaksid olema võimalikud üksnes nõuetekohaselt põhjendatud juhtudel ja teatavatel tingimustel. Need peaksid hõlmama juhtumeid, kui investeeringut ei saa põhjendada või kui esinevad konkreetsed geograafilised või olulised füüsilised piirangud, näiteks äärepoolseimates piirkondades ning muudes kaugetes, saare-, perifeersetes ja mägipiirkondades, hõredalt asustatud piirkondades või tihedalt asustatud piirkondades, või kui kaasneb oluline negatiivne mõju keskkonnale või elurikkusele. Liikmesriikide eranditaotluste hindamisel peaks komisjon võtma asjakohaselt arvesse võimalikku mõju võrgu koostalitlusvõimele ja katkematusele ning selle mõju ühendatud lõikudele naaberliikmesriikides.

(28) Liikmesriigi sellise raudteevõrgu või selle osa suhtes, mille rööpmelaius erineb Euroopa standardsest nominaalsest rööpmelaiusest, mis on 1 435 mm, (käesoleva määruse tähenduses „isoleeritud võrk“), ei tuleks kohaldada teatavaid käesoleva määruse standardeid ja nõudeid, kuna see ei oleks isoleeritud võrkude iseärasuste tõttu majandusliku tasuvuse seisukohast põhjendatud. Need iseärasused tulenevad isoleeritud võrkude eraldatusest teistest võrkudest, kus kasutatakse Euroopa standardset nominaalset rööpmelaiust 1 435 mm. Ühtlasi, kuigi liikmesriigid peaksid tegema kõik endast oleneva, et võimaldada vähemalt 740 meetri pikkustele kaubarongidele minimaalse arvu rongiliinide eraldamist kogu võrgus, võivad nad vastavate jõupingutuste hindamisel võtta arvesse isoleeritud võrkude eriomadusi ja problemaatikat ning asjaolu, et nendes võrkudes ei oleks selline eraldamine alati sotsiaal-majanduslikult põhjendatud.

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

(29) Põhivõrgust, laiendatud põhivõrgust ja üldvõrgust koosnev maismaa-taristuvõrk peaks olema integreeritud üleeuroopalise transpordivõrgu meremõõtmega. Selleks tuleks luua tõeliselt kestlik, arukas, sujuv ja vastupidav Euroopa mereruum, mida rakendataks tihedas kooskõlas Euroopa makropiirkondade ja merepiirkondade strateegiatega, hõlmates endiseid meremagistraale. See peaks hõlmama kõiki üleeuroopalise transpordivõrgu meretransporditaristu komponente. Ühishuviprojektide arendamisel tuleks tähelepanu pöörata eelkõige äärepoolseimate ning muude äärepoolsete, saare- ja perifeersete piirkondade paremale juurdepääsetavusele.

(30) Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL) nr 913/2010 ([10]) alusel loodud raudtee-kaubaveokoridorid ja määruses (EL) nr 1315/2013 määratletud põhivõrgukoridorid on üksteist täiendavad poliitikavahendid, millel on omavahel tihedalt seotud eesmärgid, eelkõige eesmärk edendada kestlikke, tõhusaid ja ohutuid transporditeenuseid. Kuigi koostöö on mitmes aspektis olnud viljakas, on mõnel juhul tuvastatud tegevuste kattumine ja vajadus parema teabevahetuse järele. Lisaks ei ole raudtee-kaubaveokoridorid ja põhivõrgukoridorid omavahel täielikult geograafiliselt vastavuses, mis piirab koordineerimise võimalusi, näiteks sellistes küsimustes nagu üleeuroopalise transpordivõrgu taristunõuete kasutuselevõtt või raudteeteenuste kvaliteedi parandamine. Seega on olemas märkimisväärne kasutamata potentsiaal sujuvuse, tõhususe ja koostoime suurendamiseks.

(31) Nagu on märgitud komisjoni teatises säästva ja aruka liikuvuse strateegia kohta, on vaja põhivõrgukoridorid ja raudtee-kaubaveokoridorid koondada Euroopa transpordikoridoridesse, et suurendada koostoimet taristu planeerimise ja transpordi toimimise vahel. Euroopa transpordikoridoridest peaks saama vahend, mis võimaldab Euroopas edendada kestlikke ja mitmeliigilise kauba- ja reisijateveo vooge ning arendada koostalitlusvõimelist kvaliteetset taristut ja tegevuse tulemuslikkust. Seega peaksid need kujutama endast ka vahendit, mis võimaldab saavutada kogu liidus väga konkurentsivõimelise raudteevõrgu loomise eesmärgi.

(32) Teenuste kõrge kvaliteedi tagamiseks tuleks Euroopa transpordikoridoridega seoses kohaldada uusi käitamisalaseid prioriteete. Eelkõige peaksid raudtee-kaubaveo haldusstruktuurid tegema kõik endast oleneva tagamaks, et kahe liikmesriigi vahelist piiri ületavate kaubarongide peatumisaeg ei ületaks keskmiselt 25 minutit ning et enamik ronge, mis ületavad Euroopa transpordikoridoris vähemalt ühe piiri, saabuks sihtkohta graafikujärgsel ajal või vähem kui 30-minutilise hilinemisega. Peatumisaja piirangut ei tohiks kohaldada rööpmelaiuse muutmise korral. Samuti ei tohiks seda kohaldada kahe liikmesriigi vahelistel piiridel seni, kuni on tühistamata Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruses (EL) 2016/399 ([11]) (millega nähakse ette eelkõige välispiire ületavate reisi- ja kaubarongide reisijate ja personali kontrollimine) sätestatud kontrollid ning kui kõnealuse määruse kohaselt rongides tehtavad kontrollid ei võimalda sellest ajapiirangust kinni pidada. Sellised rööpmelaiuse muutmised ja rongides tehtavad kontrollid võivad põhjustada piiril järjekordi ja pikemat ooteaega. Samuti ei tohiks arvesse võtta kaubarongide poolt läbitavates kolmandates riikides või nende süül tekkinud hilinemisi.

(33) Algselt ei olnud määruse (EL) nr 913/2010 kohaselt need liikmesriigid, kelle raudteevõrgu rööpmelaius on erinev liidusisese peamise raudteevõrgu rööpmelaiusest, kohustatud osalema kaubaveokoridoride rajamises ega olemasolevate koridoride pikendamises kõnealuse määruse alusel. Sellistel liikmesriikidel peaks olema lubatud ajutiselt maksimaalselt kümneks aastaks otsustada, et nende territooriumil raudteetaristu eest vastutav(ad) taristuettevõtja(d) ei osale nende territooriumil asuvate kaubaveokoridoride haldusnõukogudes.

(34) Määruse (EL) nr 913/2010 peamine eesmärk on konkurentsivõimeliseks raudtee-kaubaveoks kasutatavate rahvusvaheliste raudteekoridoride korraldamine ja haldamine. Saarelise asendi tõttu ei ole Iirimaa teiste liikmesriikidega raudtee kaudu ühendatud. Lisaks sellele ei olnud kõnealuse määruse kohaselt need liikmesriigid, kelle raudteevõrgu rööpmelaius on erinev liidusisese peamise raudteevõrgustiku rööpmelaiusest, kohustatud osalema kaubaveokoridoride rajamises ega olemasolevate koridoride pikendamises. Iirimaa kasutas seda võimalust. Seepärast ei loodud Iirimaa territooriumil raudtee-kaubaveokoridori. Neil asjaoludel ja võttes arvesse, et Iirimaa ametiasutuste

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

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

ja taristuettevõtjate jaoks on määruse (EL) nr 913/2010 kohases kaubaveokoridoride haldamises osalemisel piiratud lisaväärtus, peaks Iirimaal olema lubatud otsustada, et tema ametiasutuste esindajad ja tema territooriumil asuva raudteetaristu eest vastutavad taristuettevõtjad ei osale tema territooriumil asuvate kaubaveokoridoride haldusnõukogus või juhtorganis või kummaski neist.

(35) Euroopa transpordikoridorid peaksid katma kõige olulisemad pikamaatranspordi vood ja koosnema üleeuroopalise transpordivõrgu osadel paiknevatest Euroopa peamistest mitmeliigilise transpordi telgedest, ületama riigipiire, olema mitmeliigilised ja avatud kõigile käesoleva määruse kohaldamisalasse kuuluvatele transpordiliikidele ning võivad hõlmata ka naaberriike.

(36) Üleeuroopalise transpordivõrgu koordineeritud ja õigeaegseks rajamiseks, mis võimaldaks maksimeerida võrguefekti, peaksid asjaomased liikmesriigid tagama asjakohaste meetmete võtmise, et põhivõrgu, laiendatud põhivõrgu ja üldvõrguga seotud ühishuviprojektid viidaks lõpule määratud tähtaegadeks, mis on vastavalt 2030., 2040. ja 2050. aasta, kui käesolevas määruses ei ole sätestatud teisiti. Selleks peaksid liikmesriigid tagama riiklike transpordi- ja investeerimiskavade kooskõla käesolevas määruses esitatud prioriteetidega. Liikmesriigid peaksid muu hulgas ka arvestama Euroopa koordinaatorite tööplaanides ja käesoleva määruse alusel vastu võetud rakendusaktides esitatud prioriteete. Siiski kuuluvad riiklike kavade ja programmide ulatus, metoodika ja ajakava üksnes liikmesriikide pädevusse.

(37) On vaja kindlaks määrata ühishuviprojektid, mis aitavad kaasa üleeuroopalise võrgu rajamisele ja käesolevas määruses sätestatud eesmärkide saavutamisele ning mis vastavad käesolevas määruses sätestatud prioriteetidele. Selliste projektide rakendamine peaks sõltuma nende küpsusastmest, vastavusest liidu ja liikmesriikide õiguse kohastele menetlustele ning rahaliste vahendite kättesaadavusest, ilma et liikmesriigi või liidu rahalisi kohustusi ette kindlaks määrataks.

(38) Ühishuviprojektidel, mille eesmärk on arendada üleeuroopalist transpordivõrku kooskõlas käesolevas määruses sätestatud nõuetega, on Euroopa lisaväärtus, kuna need aitavad saavutada kvaliteetse, vastupidava, koostalitlusvõimelise ja mitmeliigilise Euroopa võrgu, suurendades seeläbi kestlikkust, ühtekuuluvust, tõhusust ja kasutajate kasu. Projekti Euroopa lisaväärtus on suurem, kui lisaks potentsiaalsele väärtusele üksnes asjaomase liikmesriigi jaoks toob projekt kaasa liikmesriikidevaheliste või liikmesriigi ja kolmanda riigi vaheliste transpordiühenduste või transpordivoogude märkimisväärse paranemise. Selliste piiriüleste projektide rakendamise tagamiseks peaks liit neid käsitama prioriteetsena.

(39) Käesoleva määruse nõuete täitmiseks peaksid liikmesriigid ja teised projektiarendajad tagama, et ühishuviprojekte hinnatakse tõhusalt, vältides tarbetuid viivitusi, ning tegema asjakohasel juhul kooskõlas Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiviga (EL) 2021/1187 ([12]) kõik endast oleneva, et tagada nende projektide õigeaegne ja tõhus rakendamine.

(40) Sotsiaal-majandusliku kulude-tulude analüüsi tegemisel peaksid liikmesriigid kasutama tunnustatud ja ühtlustatud lähenemisviisi, et võimaldada ühishuviprojektide läbipaistvat ja võrdlevat hindamist. Kliima- ja keskkonnakulude ja -tulude analüüs peaks põhinema Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2011/92/EL ([13]) kohaselt teostataval keskkonnamõju hindamisel.

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

(42) Venemaa Ukraina-vastase agressioonisõja laastav mõju on olnud Euroopa transpordivõrgule suur väljakutse ja selle vastupidavuse proovile pannud. Agressioon on ümber kujundanud geopoliitilise maastiku, tehes nähtavaks liidu haavatavuse väljaspool liidu piire aset leidvate ettenägematute häirivate sündmuste suhtes. Sõja peamised mõjud

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

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

ülemaailmsetele turgudele, nt mõju ülemaailmsele toiduga kindlustatusele, on toonud esile asjaolu, et liidu siseturgu ja transpordivõrku ei saa liidu poliitika kujundamisel vaadelda muust maailmast isoleerituna. Rohkem kui kunagi varem on vaja paremaid ühendusi liidu naabruses asuvate partnerriikidega.

(43) Võttes arvesse uut geopoliitilist konteksti, toodi komisjoni 12. mai 2022. aasta teatises „ELi-Ukraina solidaarsuskoridoride tegevuskava, et hõlbustada Ukraina põllumajandustoodete eksporti ja kahepoolset kaubandust ELiga“ esile mitu olulist transporditaristuga seotud probleemi, mille liit ja tema naaberriigid peavad lahendama, et toetada Ukraina majandust ja taastumist, võimaldada põllumajandustoodetel ja muudel kaupadel jõuda liidu ja maailma turgudele ning tagada Ukraina oluliselt parem ühendatus liiduga nii ekspordi kui ka impordi jaoks. Liiduga ühenduse suurendamiseks tehti selles teatises ettepanek analüüsida Euroopa transpordikoridoride pikendamist Ukrainasse ja Moldova Vabariiki.

(44) Venemaa Ukraina-vastase agressioonisõja tõttu ja Valgevene poolt selles konfliktis võetud seisukoha tõttu ei ole koostöö üleeuroopalise transpordivõrgu poliitika valdkonnas liidu ning Venemaa ja Valgevene vahel ei asjakohane ega liidu huvides. Seetõttu tuleks üleeuroopaline transpordivõrk neis kahes kolmandas riigis lõpetada. Sellest tulenevalt ei ole paremad piiriülesed ühendused Venemaa ja Valgevene suunal ELi liikmesriikide territooriumil enam esmatähtsad. Praegu on Soomel, Eestil, Lätil, Leedul ja Poolal ühendused nende kahe kolmanda riigiga. Nende ühenduste ehitamise ja ajakohastamise prioriteetsuse vähenemine kajastub selles, et Venemaale ja Valgevenesse viivate piiriüleste ühenduste viimased kilomeetrid, mis praegu kuuluvad põhivõrku, tuleks nüüd käesolevale määrusele lisatud kaartidel lugeda kuuluvaks üldvõrku, mis tuleb välja ehitada alles 2050. aastaks. Juhul aga, kui Valgevene läheb üle demokraatiale, oleks Valgevene ja liidu vaheliste piiriüleste ühenduste rajamine ja ajakohastamine kooskõlas demokraatlikku Valgevenet käsitleva tervikliku majanduskavaga esmatähtis tegevus, kusjuures riik lisataks uuesti määruse kohaldamisalasse.

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

(46) Selleks et muuta transpordisektor tõeliselt mitmeliigiliseks kestliku ja aruka liikuvuse teenuste süsteemiks, peaks liit rajama kvaliteetse transpordivõrgu, mis võimaldab osutada raudtee-reisijate ja -kaubaveo teenuseid miinimumkiirustel. Samuti peaks liit ühishuviprojektide arendamisel pöörama piisavalt tähelepanu läbilaskevõime kitsaskohtadega raudteetaristu puhul kaherajalise taristu rakendamisele. Konkurentsivõimelisel kiirraudtee-reisijateveol on suur potentsiaal transpordi CO_2 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. Reisijateveo- ja kaubaveoliinide suhtes kehtivad lubatud sõidukiiruse nõuded peaksid siiski piirduma teatava osaga asjaomastest raudteelõikudest, et võtta arvesse vajadust paindlikkuse järele topograafiast, reljeefist või linnaplaneeringust tingitud piirangutest tulenevate eriomadustega raudteelõikudel, kus kiirust tuleb igal üksikjuhul eraldi kohandada, hõlmates muu hulgas ühendusliine, jaamade läbisõiduliine ning juurdepääsu terminalidele ja teenindusrajatistele või depoodele. Kui see on vajalik ja põhjendatud, peaks komisjon liikmesriigi taotlusel tegema erandeid, mis võimaldaksid suuremat paindlikkust kui käesolevas määruses sätestatud konkreetsed osade suhtarvud. Taristu ajakohastamisel julgustatakse liikmesriike uurima võimalusi suuremat kiirust võimaldavaks projekteerimiseks vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi (EL) 2016/797 ([14]) I lisale. Kiirronge täiendavad öörongid kujutavad endast kestlikku kaugsõiduvahendit kogu liidus.

(47) Kogu Euroopas tuleks luua kestlikum, vastupidavam ja usaldusväärsem raudtee-kaubaveovõrk, et suurendada mitmeliigilise ja kombineeritud transpordi konkurentsivõimet. Kombineeritud raudteetranspordi ja terminalide

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

taristut tuleks ajakohastada, tagamaks, et ühendvedudeks kasutatakse peamiselt raudteid, siseveeteid või lähimereveomarsruute ning et võimalikud alg- või lõppetapid või mõlemad maanteel on võimalikult lühikesed.

(48) Ühendveod moodustavad ligikaudu poole raudtee-kaubaveo tonnkilomeetritest Euroopas ja nende osakaal kasvab. Selleks et saavutada säästva ja aruka liikuvuse strateegiat käsitlevas komisjoni teatises sätestatud eesmärgid raudteel toimuva kaubaveo osa kahekordistamiseks, tuleks erilist tähelepanu pöörata transpordile, mille puhul kasutatakse veo põhiosa jaoks raudteed ning esimeste ja viimaste kilomeetrite läbimiseks veoautosid. Selleks et aidata kaasa ühendvedude tihedamale kasutamisele, peaks taristu võimaldama selliste kaubarongide liiklemist, mis veavad kuni 4 m kõrgeid standardseid poolhaagiseid laadimiskõrgusega vähemalt 27 cm üle rööbaste pealispinna, ning soodustada tuleks vähemalt 33 cm kõrgust. Selle nõude täitmisega kaasneb aga hulgaliselt ja mõnikord kulukaid kohandusi. Seetõttu on oluline leida kõnealuse nõude rakendamiseks tasakaalustatud lähenemisviis ja tagada, et seda rakendatakse kulutõhusal viisil. Sellega seoses peaksid liikmesriigid tagama, et nõuet rakendatakse nii, et tagatakse vähemalt üks riigisisene otseliin, üks raudtee-kaubaveo otseliin naaberliikmesriigiga või naaberliikmesriikidega ja üks ühendus vähemalt ühe raudtee-maanteeterminali või mitmeliigilise kaubaveo terminaliga, mis asub liikmesriigi territooriumil asuvas Euroopa transpordikoridori kuuluvas meresadamas või selle kõrval. Kui liikmesriigi territooriumil asub üks või mitu koridori lõpp-punkti, peaks vähemalt ühe nimetatud lõpp-punkti jaoks olema vähemalt üks otseliin, mis vastab kõnealusele nõudele. Asjaomaste liinide valimisel peaksid liikmesriigid võtma arvesse praeguseid ja tulevasi raudtee-kaubaveovooge. Käesoleva määruse alusel poolhaagiste veoga seotud nõudest erandite tegemise taotluste hindamisel peaks komisjon eelkõige võtma arvesse sotsiaal-majandusliku kulude-tulude analüüsi tulemust ning teenuste võimalikku katkemist selle normi täitmiseks vajaliku töö tõttu. Lisaks peaks komisjon laiendatud põhivõrgu raudteetaristu suhtes kohaldatavatest nõuetest erandite tegemise taotluste hindamisel võtma eelkõige arvesse kõiki olulisi investeeringuid, mida asjaomane liikmesriik on teinud paralleelsel liinil, mis asub uute raudteeliinide läheduses.

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

(50) Liikmesriigid peaksid tagama, et ERTMS võetakse kasutusele üldvõrgus 2050. aastaks, laiendatud põhivõrgus 2040. aastaks ja põhivõrgus 2030. aastaks. ERTMSi kasutuselevõtul üldvõrgus tuleks ajastuse seisukohast prioriseerida liine, mis võivad aidata kaasa ohutule ja tõhusale piiriülesele rahvusvahelisele raudteetranspordile. Kuna raadiopõhise ERTMSi kasutuselevõtt aitab veel enam kaasa käitamist mõjutavate riigisiseste õigusnormide kaotamisele, peaksid liikmesriigid tagama, et raadiopõhist ERTMSi kasutataks uutel liinidel alates 2030. aastast või olemasolevate liinide signaalimissüsteemi ajakohastamise korral 2040. aastast ja et 2050. aastaks on kogu üleeuroopaline transpordivõrk varustatud raadiopõhise ERTMSiga.

(51) B-klassi süsteemide kasutuselt kõrvaldamine võimaldab taristuettevõtjatel hoolduselt märkimisväärselt säästa, võttes arvesse ERTMSi kasutuselevõtu kulukust ja keerukust ning täiendavate raudteeäärsete süsteemide pikaajalist alalhoidmist. Välja arvatud teatavatel juhtudel, peaksid liikmesriigid tagama B-klassi süsteemide kasutusest kõrvaldamise põhivõrgu puhul 2040. aastaks, laiendatud põhivõrgu puhul 2045. aastaks ja üldvõrgu puhul 2050. aastaks, tingimusel et on tagatud asjakohane ohutustase, ning samal ajal kõigi asjaosaliste õigeaegse teavitamise sellisest kasutusest kõrvaldamisest ja ERTMSi kasutuselevõtust.

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

(53) Siseveeteede taristu ehitamisel või ajakohastamisel tuleks erilist tähelepanu pöörata vaba vooluga jõgede ühendatuse võimalike takistuste vältimisele.

(54) Kuna meresadamad on üleeuroopalise transpordivõrgu maismaataristu sisenemis- ja väljumispunktid, täidavad nad olulist geostrateegilist rolli piiriüleste mitmeliigiliste ühendustena, mis lisaks transpordisõlmedele saavad olla ka kaubandusväravad, tööstusklastrid ning sõjalise liikuvuse ja energiakeskused. Nagu on toonitatud komisjoni 18. mai 2022. aasta teatises „Kava „REPowerEU““, on vaja mitmekesistada energiavarustust ja kiirendada 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 CO_2 heite vähendamise jõupingutustes, võivad meresadamad samuti toetada süsinikdioksiidi transportimist torujuhtmete või muude transpordiliikide kaudu.

(55) Kui lähimerevedude osakaal kaupade ja reisijate vedamisel kasvab, võib see aidata oluliselt kaasa transpordisektori CO_2 heite vähendamisele, muu hulgas ka ummikute vähendamisele liidu territooriumil ning äärealadel ja saartel asuvate piirkondade ning riikide juurdepääsetavuse parandamisele. Siiski on vaja paremini integreerida üleeuroopalise transpordivõrgu meremõõtme moodustavad lähimereveoühendused maismaavõrguga ning panna suuremat rõhku kogu transpordi- ja logistikaahelale nii merel kui ka sisemaal. Uue Euroopa mereruumi üldise kontseptsiooni edendamiseks tuleks luua või ajakohastada lähimereveomarsruute ning arendada meresadamaid ja nende ühendusi sisemaaga, et tagada nende tõhus ja kestlik integreerimine teiste transpordiliikidega. Lisaks peaks see uus kontseptsioon edendama kestlikke lähimereveoühendusi kaubaveovoogude suunamiseks merel põhinevatele logistilistele liinidele sellisel viisil, et parandada olemasolevaid meresõiduühendusi või luua uusi elujõulisi, regulaarseid ja sagedasi meresõiduühendusi.

(56) Liidu maanteetranspordi arvele langeb kolm neljandikku kogu sisemaisest kaubaveost (tonnkilomeetrite põhjal) ja ligikaudu 90 % kogu sisemaisest reisijateveost (reisijakilomeetrite koguarvu põhjal). Arvestades maanteetranspordi tähtsust ja lubadust parandada liiklusohutust kooskõlas säästva ja aruka liikuvuse strateegiat käsitleva komisjoni teatise vahe-eesmärgiga, on vaja parandada maanteetaristut ohutuse seisukohast. Eelkõige peaksid liikmesriigid tagama maanteetransporditaristu ohutuse ning selle üle järelevalve tegemise ja vajaduse korral selle parandamise kooskõlas Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiviga 2008/96/EÜ ([15]). Sellega seoses antakse kõnealuse direktiiviga komisjonile õigus võtta vastu rakendusakte, et kehtestada ühtsed tehnilised kirjeldused, mille eesmärk on tagada teemärgistuse ja liiklusmärkide igapäevane kasutamine, pärast seda, kui eksperdirühm on hinnanud selliste tehniliste kirjelduste kehtestamise võimalust.

(57) Selleks et tagada elukutselistele sõidukijuhtidele võimalus kasutada asjakohaseid puhkerajatisi, tuleks kogu üleeuroopalises transpordivõrgus ehitada välja puhkealad ning põhivõrgus ja laiendatud põhivõrgus ohutud ja turvalised parkimisalad.

(58) Välja arvatud juhul, kui teatavad geograafilised või olulised füüsilised piirangud sellist ühendamist takistavad, peaksid liikmesriigid lühilendudele alternatiivide pakkumiseks tagama üleeuroopalisse transpordivõrku kuuluvate üle 12 miljoni reisijaga lennujaamade ühendamise üleeuroopalise raudteevõrguga, sealhulgas võimaluse korral kiirraudteevõrguga, võimaldades seejuures kaugvedusid, või selliste lennujaamade puhul, mille aastane reisijateveo kogumaht on üle nelja miljoni ja alla 12 miljoni reisija ning mis asuvad üleeuroopalise raudteevõrgu linnatranspordisõlmes või selle läheduses, lennujaama ühendamise nimetatud transpordisõlmega raudtee-, metroo-, kergraudtee-, trammitee-, köisraudtee- või erandjuhul muude heiteta ühistranspordilahenduste abil. Lennujaamade puhul, mille aastane reisijateveo kogumaht on alla 4 miljoni reisija, tuleks selliseid ühendusi propageerida.

(59) Innovatsiooni edendamiseks lennutranspordi valdkonnas tuleks lennutranspordi taristu komponentide loetellu lisada kosmodroomid. Nende kõnealusesse loetellu lisamine ei tohiks siiski piirata liidu pädevust kosmosevaldkonnas vastavalt Euroopa Liidu toimimise lepingu (edaspidi „ELi toimimise leping“) artikli 4 lõikele 3 ja ELi toimimise lepingu artiklile 189, millega välistatakse igasugune liikmesriikide õigusnormide ühtlustamine. Lisaks ei tohiks kosmodroomide lisamine käesoleva määruse kohasesse lennutranspordi taristu komponentide loetellu viia kehtivate või tulevaste lennutransporditaristut käsitlevate liidu õigusaktide kohaldamiseni kosmodroomide suhtes, välja arvatud juhul, kui sellistes õigusaktides on sõnaselgelt sätestatud teisiti.

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

(60) Üleeuroopalise transpordivõrgu arendamisel peaksid komisjon ja liikmesriigid pöörama erilist tähelepanu meetmetele, millega tagatakse kaubaveo puhul tõhusad piiriületused, võttes arvesse piiril esinevaid ooteaegu ja katkestusi, mis on tingitud näiteks sõidukite suhtes või rongidel läbiviidavatest menetlustest ja kontrollidest liidu piiridel või haldus-, käitus-, ohutus-, tehnilistest või koostalitlusvõime küsimustest.

(61) Üleeuroopaline transpordivõrk peaks tagama tõhusa mitmeliigilise transpordi, et reisijate- ja kaubaveo jaoks oleks võimalik valida paremaid ja säästvamaid transpordiliike ning et võimaldada suurte mahtude koondamist kaugvedudeks. Selle eesmärgi saavutamisel peaks olema keskne roll mitmeliigilise transpordi terminalidel.

(62) Liikmesriigid peaksid tegema oma territooriumil asuvate mitmeliigilise kaubaveo terminalide turu- ja tulevikuanalüüsi ning töötama välja tegevuskava mitmeliigilise kaubaveo terminalide võrgustiku arendamiseks. Selleks võiks neil olla võimalus viidata olemasolevatele uuringutele ja kavadele. Liikmesriikide koostatud tegevuskava peaks edendama mitmeliigilise kaubaveo terminalide arendamist. Sellegipoolest ei tohiks tegevuskava tekitada erasektorile terminalidesse investeerimise kohustust ja ei tohiks kohaldada tegevuskava suhtes keskkonnamõju strateegilist hindamist.

(63) Linnatranspordisõlmed etendavad olulist rolli üleeuroopalises transpordivõrgus liikuvate reisijate ja seal veetavate veoste lähte- või lõppsihtkohana (nn viimasel kilomeetril) ning eri transpordiliikide siseste või vaheliste üleminekupunktidena. 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 liikumiskeskkonna kavade asjakohaste meetmete kaudu.

(64) Iga linnatranspordisõlme jaoks tuleks võtta vastu säästva linnalise liikumiskeskkonna 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 eesmärke, sihte ja näitajaid, mis on aluseks linnatranspordisüsteemi praegusele ja tulevasele toimimisele. Liikmesriigid peaksid tagama, et iga linnatranspordisõlme puhul kogutakse andmeid linnalise liikumiskeskkonna kestlikkuse, ohutuse ja juurdepääsetavuse kohta, et toetada üleeuroopalise transpordivõrgu praegust ja tulevast toimimist. Kõigi kasutajate juurdepääsu jälgimiseks tuleks soodustada andmete liigitamist vanuse, soo ja puude alusel, kui see on võimalik, ja kooskõlas riigisisese õigusega.

(65) Liikmesriigid peaksid edendama säästva linnalise liikumiskeskkonna kavade kasutuselevõttu, et parandada tegevuse koordineerimist piirkondade ja linnade vahel. Sel eesmärgil peaksid liikmesriigid kehtestama säästva linnalise liikumiskeskkonna kava riikliku programmi, et toetada kohalikke ametiasutusi kvaliteetsete säästva linnalise liikumiskeskkonna kavade väljatöötamisel, ning tugevdama nende kavade rakendamise jälgimist ja hindamist asjakohaste meetmete, suuniste, suutlikkuse suurendamise, abi ja võimaluse korral rahalise toetuse kaudu. Liikmesriigid peaksid määrama ka säästva linnalise liikumiskeskkonna kava riikliku kontaktpunkti, kes pakub abi säästva linnalise liikumiskeskkonna kavade ettevalmistamiseks ja rakendamiseks kooskõlas käesoleva määruse kohaste suunistega.

(66) Aktiivsete liikumisviiside edendamine, eelkõige linnatranspordisõlmedes, aitab kaasa liidu kliimaeesmärkide saavutamisele, parandab rahvatervishoidu, vähendab ummikuid, võimaldab reisijatele viimase kilomeetri lahendust ja toob majanduslikku kasu. Transporditaristu kavandamisel või ajakohastamisel tuleks asjakohaselt arvesse võtta aktiivsete liikumisviiside taristut, sealhulgas kõnni- ja rattatee taristut.

(67) Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusega (EL) 2021/695 ([16]) loodud raamprogrammi „Euroopa horisont“(edaspidi „programm „Euroopa horisont““) raames ellu viidava kliimaneutraalsete ja arukate linnade missiooni eesmärk on tagada, et 2030. aastaks on liidus 100 kliimaneutraalset linna. Missioonis osalevad linnad tegutsevad eksperimenteerimis- ja innovatsioonikeskustena, mille eeskuju teised linnad järgivad 2050. aastaks.

(68) Digitaalsed mitmeliigilise liikuvuse teenused aitavad tõhustada eri transpordiliikide integreerimist, koondades mitu transpordipakkumist üheks pakkumiseks. Nende teenuste edasiarendamine peaks aitama stimuleerida kõige säästvamate transpordiliikide, ühistranspordi ja aktiivsete liikumisviiside, näiteks kõndimise ja rattasõidu eelistamist, ning kasutada täielikult ära liikuvuse kui teenuse lahendustest saadava kasu.

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

(69) Et luua alus liikluse ja vedude optimeerimiseks, liiklusohutuse tagamiseks ning seonduvate teenuste parandamiseks, on vaja kasutada transpordi info- ja kommunikatsioonitehnoloogia (IKT) süsteeme. Tuleks hõlbustada transpordi- ja liikuvusvõrgu sisest teabevoogu, sealhulgas liidu liikuvuse andmeruumi kasutuselevõtu kaudu. Reisijatele ja kaubaveoettevõtjatele vajalik teave, sealhulgas teave mitmeliigilise transpordi piletimüügi- ja broneerimissüsteemide kohta, peaks olema kättesaadav ja seda tuleks parandada, pidades silmas Euroopa digitaalsete ja koostalitlusvõimeliste infosüsteemide arendamist.

(70) Tuleks soodustada IKT-süsteemide kui arukate jõustamisvahendite kasutamist, mis võimaldavad ettevõtjate ja täitevasutuste vahel selliste andmete reaalajas vahetamist, mis on vajalikud kontrollimaks kohaldatavate regulatiivsete nõuete järgimist, sealhulgas sõidukite liikumise ajal.

(71) Intelligentsed transpordisüsteemid ja -teenused ning uued kujunemisjärgus tehnoloogiad peaksid toimima katalüsaatorina intelligentsete transpordisüsteemide ja -teenuste kasutuselevõtuks kõikidel üleeuroopalise transpordivõrgu teedel.

(72) Üleeuroopalist transpordivõrku on vaja piisavalt planeerida. See tähendab ka seda, et kogu võrgus tuleb rakendada konkreetseid nõudeid seoses taristu, IKT-süsteemide, seadmete ja teenustega, sealhulgas Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruses (EL) 2023/1804 kindlaks määratud alternatiivkütuste taristu kasutuselevõtu nõudeid. Seepärast tuleb tagada, et neid nõudeid kohaldatakse kõikjal Euroopas asjakohaselt ja kooskõlastatult kõikide transpordiliikide suhtes ning transpordiliikide omavaheliste ühenduste suhtes kogu 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) 2023/1804 sätestatud eesmärkidega, tuleks kõnealuses määruses sisalduvaid viiteid põhivõrgule käsitada viidetena käesolevas määruses määratletud põhivõrgule. Määruses (EL) 2023/1804 sisalduvaid viiteid üldvõrgule tuleks käsitada viidetena käesolevas määruses määratletud laiendatud põhivõrgule ja üldvõrgule.

(73) Üleeuroopaline transpordivõrk peaks olema aluseks uute tehnoloogiliste lahenduste ja innovatsiooni ulatuslikule kasutuselevõtule, mis võimaldab reaalajas toimuvat andme- ja teabevahetust ning aitab suurendada Euroopa transpordisektori üldist tõhusust ja suutlikkust tagada turvalised reisijatevood tõhusate vahendite abil, muuta ühistranspordi või keskkonnahoidlikuma transpordi reisijate jaoks atraktiivsemaks ning vähendada transpordisektori CO_2 jalajälge. See aitab kaasa nii Euroopa rohelise kokkuleppe eesmärkide saavutamisele kui ka liidu energiajulgeoleku suurendamise eesmärgi saavutamisele. Nende eesmärkide saavutamiseks tuleks kogu üleeuroopalises transpordivõrgus parandada alternatiivkütuste ja nendega seotud taristu kättesaadavust.

(74) Selleks et üleeuroopaline transpordivõrk suudaks pidada sammu uuendusliku tehnoloogia arengu ja kasutuselevõtuga, peaksid liikmesriigid ja komisjon soodustama ühishuviprojekte, mille eesmärk on edendada ja võtta kasutusele kestlikke kujunemisjärgus tehnoloogiaid, mis tõhustavad ja lihtsustavad reisijate ja kaupade vedu ja liikuvust. Need võivad muu hulgas hõlmata rongide automaatjuhtimist, autonoomseid sõidukeid, täiustatud õhutranspordilahendusi, sealhulgas reisijate- ja kaubaveodroone, sealhulgas linnades viimase kilomeetri lahendusena, ning uusi raudteetehnoloogiaid, nagu Hyperloop.

(75) Üleeuroopalises transpordivõrgus tuleks kasutusele võtta piisaval hulgal üldkasutatavaid kerg- ja raskesõidukite kiirlaadimis- ja tankimispunkte. See peaks tagama täieliku piiriülese ühenduvuse. Üleeuroopalise transpordivõrgu vahemaapõhised eesmärgid, mis on määratud kindlaks määruses (EL) 2023/1804, peavad tagama elektrisõidukite laadimis- ja vesiniku tankimise punktide piisava katvuse liidu peamistes teedevõrkudes.

(76) Üleeuroopalise transpordivõrgu üldkasutatava laadimis- ja tankimistaristuga, nagu see on määratletud määruses (EL) 2023/1804, peaksid kaasnema nõuded, mis käsitlevad vastava laadimistaristu ja asjakohasel juhul vesiniku tankimise taristu kasutuselevõttu mitmeliigilise kaubaveo terminalides või nende läheduses, et võimaldada pikamaaveokite laadimist ja vesiniku tankimist kauba peale- või mahalaadimise ajal. Liikmesriigid peaksid samuti tagama laadimistaristu kasutuselevõtu ja uurima vesinikutanklate arendamise võimalusi mitmeliigilise reisijateveo sõlmpunktides, et võimaldada laadimist ja vesiniku tankimist sõidukijuhi puhkepausi ajal või busside jaoks. Kui

terminalide või reisijateveo sõlmpunktide jaoks saadakse liidu või riigi toetust, tuleks vaba ringluse eesmärgil tagada, et juurdepääs laadimisele ja vesiniku tankimisele on õiglane, taskukohane, läbipaistev ja mittediskrimineeriv, vältimaks konkreetsete ettevõtjate kinnistumist või võimalikke konkurentsimoonutusi.

(77) Taristu ebapiisav ohutus, turvalisus ja usaldusväärsus, mille põhjuseks on looduslikud ohud, sealhulgas kliimaga seotud sündmused ja muud erakorralised sündmused, nagu pandeemiad, inimtegevusest tingitud katastroofid, näiteks õnnetused, või tahtlikust tegevusest (näiteks terrorismist ja küberrünnetest) tingitud häiringud on üleeuroopalise transpordivõrgu tõhususe ja toimimise jaoks üks peamisi probleeme. Näiteks viimastel aastatel on transpordivooge märkimisväärselt häirinud õnnetused, mis tulenesid mitmest äärmuslikest ilmastikunähtustest tingitud looduskatastroofist. Seega tuleks parandada transpordivõrgu vastupidavust kliimamuutustele, looduslikele ohtudele, inimtegevusest tingitud katastroofidele ja muudele häiringutele, tuginedes riskihindamisele ja vastupidavuse suurendamise meetmetele, mida kriitilise tähtsusega üksused võtavad transpordisektoris vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivile (EL) 2022/2557 ([17]).

(78) Komisjon peaks tihedas koostöös asjaomaste liikmesriikidega hindama põhivõrgu vastupidavust ja haavatavust kliimamuutuste tagajärgede suhtes.

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

(80) Transporditaristu on majanduse ja ühiskonna kui terviku selgroog. Teatav transporditaristu on eluliselt tähtsate ühiskondlike funktsioonide hea toimimise tagamiseks hädavajalik ja on seega liidu strateegilise autonoomia tugisammas. Kolmandate riikide ettevõtjate investeeringud, huvid ja osalus Euroopa strateegilises – ja mõnikord isegi sõjalises – taristus, nagu sadamad, lennujaamad ja konteineriterminalid, on suurenemas. Sellega seoses võib kolmanda riigi ettevõtjate osalemine kiirendada üleeuroopalise transpordivõrgu rajamist. Teatavatel asjaoludel võib selliste ettevõtjate osalemine ühishuviprojektides või nende poolt sellistesse projektidesse panustamine siiski ohustada julgeolekut või avalikku korda liidus. Välisriikide suurenev osalus Euroopa strateegilises taristus võib kahjustada liidu vastupanuvõimet. Seetõttu on äärmiselt oluline vältida sellist kolmandate riikide osalust, mis tõenäoliselt mõjutab julgeolekut või avalikku korda liidus. Ilma et see piiraks Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL) 2019/452 ([18]) kohast koostöömehhanismi ja lisaks sellele mehhanismile on vaja suuremat teadlikkust sellisest osalemisest või kaasaaitamisest, et võimaldada avaliku sektori asutustel sekkuda, kui ilmneb, et see kolmanda riigi ettevõtja osalemine ühishuviprojektis või panustamine ühishuviprojekti mõjutab tõenäoliselt julgeolekut või avalikku korda liidu ning et kõnealune osalemine või kaasaaitamine ei kuulu määruse (EL) 2019/452 kohaldamisalasse.

(81) Kuna hooldus on nüüd ja edaspidi liikmesriikide peamiseks ülesandeks, ja ilma et see piiraks liikmesriikide vastutust, eelkõige hoolduse kavandamise, rahastamise ja haldamise valdkonnas, on oluline, et väljaehitatud üleeuroopalist transpordivõrku hooldataks nõuetekohaselt, et tagada teenuste kõrge kvaliteet, järgides taristuprojektide kavandamisel ja nendega seotud hangete korraldamisel olelusringipõhist lähenemisviisi. Eelkõige peaksid liikmesriigid tegema kõik endast oleneva, et tagada maanteede ja vajaduse korral siseveeteede taristu pikaajaliste hoolduskavade kehtestamine.

(82) Selleks et tagada üleeuroopalise transpordivõrgu suurima strateegilise tähtsusega osade rakendamine ettenähtud aja jooksul, tuleks kasutada koridoripõhist lähenemisviisi eri projektide riikidevaheliseks koordineerimiseks ja koridori arendamise sünkroniseerimiseks, maksimeerides seeläbi võrgust saadavat kasu.

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

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

(83) Euroopa transpordikoridorid peaksid aitama arendada üleeuroopalise transpordivõrgu taristut viisil, mis võimaldab kõrvaldada kitsaskohad, tõhustada piiriüleseid ühendusi ning parandada tõhusust ja kestlikkust. Nad peaksid aitama suurendada ühtekuuluvust parema territoriaalse koostöö kaudu, sealhulgas naaberriikidega. Samuti tuleks nende puhul silmas pidada transpordipoliitika laiemaid eesmärke ning hõlbustada transpordiliikide koostalitlusvõimet, omavahelist integreerimist ja mitmeliigilist transporti. Koridoripõhine lähenemisviis peaks olema läbipaistev ja selge ning selliste koridoride haldamine ei tohiks põhjustada halduskoormuse või -kulude liigset kasvu. Komisjonil peaks olema võimalik soovitada luua piiriüleste taristuprojektide koordineerimiseks, ehitamiseks või juhtimiseks ühtsed üksused, et hõlbustada suuremahuliste ja keerukate piiriüleste taristuprojektide elluviimist, ning asjakohasel juhul soovitada piiriüleste piirkondade vahel koostöö tegemist liikuvusega seotud probleemide lahendamiseks.

(84) Selleks et hõlbustada Euroopa transpordikoridoride ja kahe horisontaalse prioriteedi – nimelt ERTMSi ja Euroopa mereruumi – koordineeritud rakendamist, peaks komisjon kokkuleppel asjaomaste liikmesriikidega ning pärast Euroopa Parlamendi ja nõukogu ning asjakohasel juhul asjaomaste naaberriikidega konsulteerimist määrama Euroopa koordinaatorid. Nad peaksid hõlbustama meetmeid õige juhtimisstruktuuri kujundamiseks ning Euroopa transpordikoridoride ja kahe horisontaalse prioriteediga seotud taristu ja investeeringute kavandamise sidusa prioriteetide kehtestamise tagamiseks.

(85) Euroopa ja riiklikud transporditaristu planeerimise ja rakendamise raamistikud ning Euroopa koordinaatorite tööplaanid peaksid aitama kaasa käesoleva määruse eesmärkide saavutamiseks vajalike investeeringute planeerimisele ja õigeaegsele rakendamisele.

(86) Euroopa koordinaatorite tööplaane tuleks kasutada selleks, et edendada koostööd kõigi asjaomaste sidusrühmade, sealhulgas asjakohasel juhul naaberriikide asjaomaste sidusrühmade vahel. Need peaksid tugevdama vastastikust täiendavust liikmesriikide ja taristuettevõtjate meetmetega ning eelkõige tuleks nendes seada soovituslikud vahe-eesmärgid.

(87) Euroopa transpordikoridori või konkreetseid naaberriike hõlmava horisontaalse prioriteedi Euroopa koordinaatoril peaks olema õigus teha vastavate koridoride tegevusega seoses nende riikidega koostööd ja neid kaasata.

(88) Üleeuroopalise transpordivõrgu kaartide tehniliseks aluseks on üleeuroopalise transpordivõrgu interaktiivne geograafiline ja tehniline infosüsteem (TENtec).

(89) Võttes arvesse komisjoni 2018. aasta märtsi teatist liidu sõjaväelise liikuvuse tegevuskava kohta, hindas komisjon vajadust kohandada üleeuroopalist transpordivõrku nii, et see hõlmaks taristu sõjalist kasutamist. Nõukogu poolt 26. juunil 2023 ja 23. oktoobril 2023 heaks kiidetud dokumendi „Sõjaväelise liikuvusega seotud sõjalised vajadused ELi piires ja väljaspool ELi“ ([19]) põhjal lisati üleeuroopalisse võrku täiendavaid teid ja raudteid, et suurendada tsiviil- ja militaartranspordivõrkude koostoimet.

(90) Tulenevalt Venemaa Ukraina-vastasest agressioonisõjast ja selle tekitatud uuest geopoliitilisest kontekstist ning nagu on esile tõstetud nõukogu poolt 21. märtsil 2022 vastu võetud dokumendis „Julgeoleku- ja kaitsevaldkonna strateegiline kompass Euroopa Liidule, kes kaitseb oma kodanikke, väärtusi ja huve ning toetab rahvusvahelist rahu ja julgeolekut“, peab liit tugevdama kahesuguse kasutusega transporditaristut kogu üleeuroopalises transpordivõrgus, et soodustada sõjaväelaste, materjali ja varustuse kiiret ja sujuvat liikumist operatiivsiirmiseks ja -õppusteks.

(91) Selleks et maksimeerida kooskõla suuniste ja liidu tasandil kättesaadavate asjakohaste rahastamisvahendite kavandamise vahel, peaks üleeuroopalise transpordivõrgu rahastamine olema kooskõlas käesoleva määrusega ning põhinema eelkõige määrusel (EL) 2021/1153. Lisaks peaks võrgu rahastamine tuginema ka muudele liidu õigusaktide kohastele rahastamisvahenditele, sealhulgas programm „InvestEU“, mis loodi Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusega (EL) 2021/523, ([20]) taaste- ja vastupidavusrahastu, mis loodi Euroopa Parlamendi ja nõukogu

([19]) Dokument ST 10440/23.

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

määrusega (EL) 2021/241, ([21]) ühtekuuluvuspoliitika, nagu see on sätestatud ELi toimimise lepingu artiklis 174, programm „Euroopa horisont“, Innovatsioonifond, mis loodi Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiviga 2003/87/EÜ, ([22]) ja muud Euroopa Investeerimispanga 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 kirjeldatud laiendatud põhivõrku.

(92) Üleeuroopalise transpordivõrgu eesmärkide saavutamiseks, eelkõige seoses liidu transpordisüsteemi digitaliseerimisega ja CO_2 heite vähendamisega, on vaja tugevat õigusraamistikku. Liikmesriigid peaksid rakendama ambitsioonikaid reforme, et käsitleda säästva transpordiga seotud sõlmküsimusi, mis on Euroopa poolaasta raames kindlaks tehtud. Taaste- ja 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.

(93) Selleks et ajakohastada käesoleva määruse I ja II lisas esitatud kaarte ning sadamate, lennujaamade, terminalide ja linnatranspordisõlmede loetelu, et võtta arvesse võimalikke muutusi, mis eelkõige on seotud transporditaristu teatavate elementide tegeliku kasutamisega võrreldes eelnevalt kehtestatud kvantitatiivsete künnistega, ning selleks, et muuta käesoleva määruse III lisas esitatud Euroopa transpordikoridoride teetrasside valikut, peaks komisjonil olema õigus võtta kooskõlas ELi toimimise lepingu artikliga 290 vastu delegeeritud õigusakte käesoleva määruse I, II ja III lisa muutmiseks. On eriti oluline, et komisjon viiks oma ettevalmistava töö käigus läbi asjakohaseid konsultatsioone, sealhulgas ekspertide tasandil, ja et kõnealused konsultatsioonid viidaks läbi kooskõlas 13. aprilli 2016. aasta institutsioonidevahelises parema õigusloome kokkuleppes ([23]) 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.

(94) Õiguskindluse tagamiseks ja pikaajalise strateegilise planeerimise võimaldamiseks on oluline hoida üleeuroopaline transpordivõrk võimalikult stabiilsena ning seada võrgu võimalikule ajakohastamisele piirid käesolevas määruses sätestatud objektiivsete ja läbipaistvate kriteeriumidega.

(95) Mõningaid võrgu osi haldavad muud osalised kui liikmesriigid. Liikmesriigid peavad siiski tagama, et võrgu osi reguleerivaid norme kohaldatakse nende territooriumil nõuetekohaselt.

(96) Selleks et tagada käesolevas määruses sätestatud kohustuste tõrgeteta ja tulemuslik rakendamine, toetab komisjon liikmesriike Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusega (EL) 2021/240 ([24]) loodud tehnilise toe instrumendi kaudu, pakkudes kohandatud tehnilist oskusteavet reformide, sealhulgas üleeuroopalise transpordivõrgu arendamist edendavate reformide kavandamiseks ja rakendamiseks.

(97) Selleks et tagada ühetaolised tingimused käesoleva määruse rakendamiseks, tuleks komisjonile anda rakendamisvolitused seoses erandite tegemisega käesoleva määruse teatavate nõuete suhtes, samuti seoses rakendusaktide vastuvõtmisega, milles sätestatakse võrdlusveetasemed ning millega kehtestatakse metoodika seoses liikmesriikide poolt linnalise liikumiskeskkonna kohta kogutavate andmetega, ühtlasi ka seoses rakendusaktide vastuvõtmisega Euroopa transpordikoridoride rakendamiseks, piiriüleste lõikude rakendamiseks ja kahe horisontaalse prioriteedi jaoks. Käesoleva määrusega ette nähtud juhtudel tuleks neid volitusi teostada kooskõlas Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusega (EL) nr 182/2011 ([25]).

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

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

([23]) ELT L 123, 12.5.2016, lk 1.

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

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

(98) Raudteed käsitlevaid sätteid, eelkõige nõuet ühendada lennujaamad ja sadamad raudteega, samuti mitmeliigilise kaubaveo terminale käsitlevaid sätteid ei tuleks kohaldada Küprose, Malta, saarte ja äärepoolseimate piirkondade suhtes seni, kuni nende territooriumil ei ole loodud raudteesüsteemi. Samuti ei tohiks nende liikmesriikide, saarte ja piirkondade suhtes kohaldada ohutuid ja turvalisi parkimisalasid käsitlevaid sätteid, kuna sellised parkimisalad ei ole nende territooriumil transiidina toimuva maanteekaubaveo puudumise tõttu olulised.

(99) Kuna käesoleva määruse eesmärke, nimelt üleeuroopalise transpordivõrgu kooskõlastatud rajamist ja arendamist ei suuda liikmesriigid ise piisavalt saavutada, vaid nende eesmärkide kooskõlastamise vajaduse tõttu on neid parem saavutada liidu tasandil, võib liit võtta meetmeid kooskõlas Euroopa Liidu lepingu (edaspidi „ELi leping“) artiklis 5 sätestatud subsidiaarsuse põhimõttega. Kooskõlas kõnealuses artiklis sätestatud proportsionaalsuse põhimõttega ei lähe käesolev määrus nimetatud eesmärkide saavutamiseks vajalikust kaugemale.

(100) Määrust (EL) 2021/1153 on vaja muuta, et kohandada selle sätteid eesmärgiga integreerida põhivõrgukoridorid Euroopa transpordikoridoridesse. Euroopa transpordikoridoride määratlus ja teetrasside valik tuleks sätestada käesolevas määruses ning nendega tuleks asendada määruses (EL) 2021/1153 määratletud põhivõrgukoridorid.

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

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

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA MÄÄRUSE:

I PEATÜKK

ÜLDPÕHIMÕTTED

Artikkel 1

Reguleerimisese

1. Käesoleva määrusega kehtestatakse suunised, mille alusel arendada üleeuroopalist transpordivõrku, mis koosneb üldvõrgust ning põhivõrgust ja laiendatud põhivõrgust, kusjuures põhivõrk ja laiendatud põhivõrk luuakse üldvõrgu baasil.

2. Käesolevas määruses määratakse üleeuroopalise transpordivõrgu prioriteetsete lõikude ja ühishuviprojektide põhjal kindlaks strateegiliselt olulised Euroopa transpordikoridorid ning nõuded, mida tuleb järgida üleeuroopalise transpordivõrgu taristu arendamisel ja rakendamisel.

3. Käesolevas määruses sätestatakse üleeuroopalise transpordivõrgu arendamise prioriteedid ja nähakse ette meetmed üleeuroopalise transpordivõrgu rakendamiseks.

Artikkel 2

Kohaldamisala

1. Käesolevat määrust kohaldatakse üleeuroopalise transpordivõrgu suhtes, nagu see on kindlaks määratud I lisas esitatud kaartidel ja II lisas esitatud loeteludes. Üleeuroopaline transpordivõrk hõlmab transporditaristut, sealhulgas alternatiivkütuste kasutuselevõtuks vajalikku taristut, transpordi IKT-süsteeme ning meetmeid sellise taristu tõhusa haldamise ja kasutamise edendamiseks ning kestlike ja tõhusate transporditeenuste loomise ja toimimise võimaldamiseks.

2. Üleeuroopalise transpordivõrgu taristu koosneb raudtee-, sisevee-, mere-, maantee- ja lennutranspordi ning mitmeliigilise transpordi taristust, sealhulgas linnatranspordisõlmedes, nagu on sätestatud II, III ja IV peatüki asjaomastes jagudes.

Artikkel 3

Mõisted

Käesolevas määruses kasutatakse järgmisi mõisteid:

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

2) „naaberriik“ – kolmas riik, mis kuulub Euroopa naabruspoliitika, laienemispoliitika, Euroopa Majanduspiirkonna, Euroopa Vabakaubanduse Assotsiatsiooni või ühelt poolt Euroopa Liidu ja Euroopa Aatomienergiaühenduse ning teiselt poolt Suurbritannia ja Põhja-Iiri Ühendkuningriigi vahelise kaubandus- ja koostöölepingu ([26]) kohaldamisalasse;

3) „NUTSi piirkond“ – Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruses (EÜ) nr 1059/2003 ([27]) kindlaks määratud ja kõnealuse määruse I lisas liigitatud piirkond;

4) „piiriülene lõik“ – lõik, mis tagab ühishuviprojekti jätkumise mõlemal pool piiri ning mis asub kahe liikmesriigi vahelisele või liikmesriigi ja naaberriigi vahelisele piirile lähimate linnatranspordisõlmede vahel;

5) „kitsaskoht“ – füüsiline, tehniline, funktsionaalne, käitamis- või haldustakistus, mis põhjustab süsteemi tõrke, sealhulgas süstemaatiline liiklusummik või -seisak, mõjutades pikamaa- või piiriüleste liiklusvoogude järjepidevust;

6) „linnatranspordisõlm“ – linnapiirkond, kus üleeuroopalise reisi- ja kaubatranspordivõrgu transporditaristu elemendid, nagu linnapiirkonnas ja selle ümbruses asuvad sadamad, sealhulgas reisiterminalid, lennujaamad, raudteejaamad, bussiterminalid ning mitmeliigilise kaubaveo terminalid, on ühendatud selle taristu muude elementidega ning piirkondliku ja kohaliku liikluse taristuga, sealhulgas aktiivsete liikumisviiside taristuga;

7) „isoleeritud võrk“ – liikmesriigi raudteevõrk või selle osa, mille rööpmelaius erineb Euroopa standardsest nominaalsest rööpmelaiusest (1 435 mm);

8) „mitmeliigiline transport“ – reisijate- ja/või kaubavedu, milleks kasutatakse vähemalt kahte transpordiliiki;

9) „digitaalne mitmeliigilise liikuvuse teenus“ – digitaalne mitmeliigilise liikuvuse teenus, nagu on määratletud Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2010/40/EL ([28]) artikli 4 punktis 24;

10) „koostalitlusvõime“ – taristu, sealhulgas transpordiliigi või -segmendi ja erinevate transpordiliikide vahelise digitaalse taristu võime, sealhulgas võttes arvesse kõiki regulatiivsed, tehnilisi, haldusalaseid ja käitamistingimusi, võimaldada ohutuid ja katkematuid liiklus- ja teabevooge, millega saavutatakse selle taristuliigi või -segmendi nõutav toimimistase;

11) „mitmeliigilise reisijateveo sõlmpunkt“ – vähemalt kahe reisijateveoks kasutatava transpordiliigi vaheline ühenduspunkt, kus on tagatud reisiteave, juurdepääs ühistranspordile ja võimalused vahetada transpordiliiki, näiteks süsteemi „Pargi ja sõida“ jaamad, ning mis toimib ühenduslülina linnatranspordisõlmede sees ja vahel ning linnatranspordisõlmede ja pikemaid vahemaid hõlmavate transpordivõrkude vahel;

12) „mitmeliigilise kaubaveo terminal“ – rajatis, mis on ette nähtud kauba ümberlaadimiseks vähemalt kahe transpordiliigi vahel või kahe eri raudteesüsteemi vahel ning kauba ajutiseks ladustamiseks, näiteks sisevee- või meresadamates, siseveeteedel ja lennujaamades asuvad terminalid ning raudtee-/maanteeterminalid;

13) „säästva linnalise liikumiskeskkonna kava“ – strateegilise liikuvuse planeerimise dokument, mille eesmärk on parandada kestlikul viisil inimeste, ettevõtete ja kaupade juurdepääsu funktsionaalsele linnapiirkonnale ning liikuvust selles, sealhulgas asjaomases linnapiirkonnas või selle läheduses asuvate pendelrändetsoonide puhul, pidades eelkõige silmas paremat elukvaliteeti;

([26]) ELT L 149, 30.4.2021, lk 10.

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

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

14) „aktiivne liikumisviis“ – inimese kehalisel aktiivsusel tuginev inimese või kauba vedu mootorita vahendi abil, sealhulgas Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL) nr 168/2013 ([29]) artikli 2 lõike 2 punktis h osutatud elekterkäitusega mootoriga sõidukid;

15) „transpordi IKT-süsteemid“ – info- ja kommunikatsioonitehnoloogia süsteemid ja rakendused, mis kasutavad info-, side-, navigatsiooni- või positsioneerimis- / asukoha määramise tehnoloogiat, sealhulgas kosmosepõhised tehnoloogiad, ning võimaldavad töödelda, säilitada ja vahetada üleeuroopalise transpordivõrgu taristu, liikuvuse ja liikluse tõhusaks haldamiseks vajalikke andmeid ja teavet, edastada asjakohast teavet ametiasutustele ning pakkuda kodanikele, kaubasaatjatele ja käitajatele teenuseid, mis loovad lisaväärtust, sealhulgas võrgu vastupidava, ohutu, turvalise, keskkonnahoidliku ja läbilaskevõime seisukohast tõhusa kasutamise süsteemid. Need hõlmavad punktides 16–22 osutatud süsteeme, tehnoloogilisi lahendusi ja teenuseid ning võivad hõlmata ka sõidukil olevaid seadmeid koos vastavate taristu- või digikomponentidega;

16) „intelligentsed transpordisüsteemid“ või „ITSid“ – intelligentsed transpordisüsteemid, nagu on määratletud direktiivi 2010/40/EL artikli 4 punktis 1;

17) „laevaliikluse seire- ja teabesüsteem“ või „VTMIS“ – Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiviga 2002/59/EÜ ([30]) loodud laevaliikluse seire- ja teabesüsteem;

18) „jõeteabeteenused“ või „RISid“ – jõeteabeteenused, nagu on määratletud Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2005/44/EÜ ([31]) artikli 3 punktis a;

19) „Euroopa merenduse ühtsete kontaktpunktide keskkond“ või „EMSWe“ – Euroopa merenduse ühtsete kontaktpunktide keskkond, nagu on määratletud Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL) 2019/1239 ([32]) artikli 2 punktis 1;

20) „lennuliikluse korraldamise / aeronavigatsiooniteenuste süsteem“ või „ATM/ANS-süsteem“ – ATM/ANS-süsteem, nagu on määratletud Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL) 2018/1139 ([33]) artikli 3 punktis 7;

21) „Euroopa raudteeliikluse juhtimissüsteem“ või „ERTMS“ – Euroopa raudteeliikluse juhtimissüsteem (ERTMS), nagu on määratletud komisjoni rakendusmääruse (EL) 2023/1695 ([34]) I lisa punktis 2.2, kusjuures rakendustähtaegadega seoses viitab termin A-klassi rongiturvangusüsteemile ja mis tahes A-klassi raadiosüsteemile, millele on osutatud kõnealuses määruses;

22) „raadiopõhine ERTMS“ – 2. rakendusastme Euroopa rongijuhtimissüsteem (ETCS), mis ei vaja raudteeäärseid signaale ning kasutab rööbastee ja rongi vahel toimuva ohutusega seotud ja mitteseotud andmevahetuse jaoks A-klassi raadiosüsteemi vastavalt komisjoni rakendusmäärusele (EL) 2023/1695;

23) „B-klassi süsteemid“ – B-klassi süsteemid, nagu on määratletud komisjoni rakendusmääruse (EL) 2023/1695 II lisa punktis 3;

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

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

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

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

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

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

24) „meresadam“ – meresadam, nagu on määratletud Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL) 2017/352 ([35]) artikli 2 punktis 16;

25) „lähimerevedu“ – lasti ja reisijate meritsi vedu ühe või mitme liikmesriigi geograafilistes vetes asuvate sadamate vahel või liikmesriigi vetes asuva sadama ja kolmandast riigist sellise naaberriigi vetes asuva sadama vahel, kellel on rannikuala ühe või mitme liikmesriigi vetega külgneva mere ääres;

26) „elektrooniline kaubaveoteave“ või „eFTI“ – elektrooniline kaubaveoteave, nagu on määratletud Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL) 2020/1056 ([36]) artikli 3 punktis 4;

27) „ühtne Euroopa taevas“ – Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrustega (EÜ) nr 549/2004, ([37]) (EÜ) nr 550/2004, ([38]) (EÜ) nr 551/2004 ([39]) ja (EL) 2018/1139 kehtestatud süsteemid, mille eesmärk on tugevdada lennuliikluse ohutusstandardeid, aidata kaasa lennutranspordisüsteemi kestlikule arengule ning parandada lennuliikluse korraldamise ja aeronavigatsiooniteenuste üldist tulemuslikkust üldises lennuliikluses Euroopas;

28) „vertiport“ – ala, mida kasutatakse vertikaalselt startivate ja maanduvate õhusõidukite maandumiseks ja õhkutõusmiseks;

29) „õhusõiduki lennujaama väravaga ühendatud seisuplats“ – lennujaama perrooni kindlaksmääratud alal asuv seisupaik, mis on varustatud sildtrapiga;

30) „õhusõiduki terminalist eemal asuv seisuplats“ – lennujaama perrooni kindlaksmääratud alal asuv seisuplats, mis ei ole varustatud sildtrapiga;

31) „SESARi projekt“ – Euroopa lennuliikluse korraldamise ajakohastamise projekt, mille eesmärk on tagada liidule kõrgjõudlusega, standarditud ja koostalitlusvõimeline lennuliikluse korraldamise taristu ning mis koosneb innovatsioonitsüklist, mis hõlmab SESARi määratlemisetappi, SESARi arendusetappi ja SESARi kasutuselevõtuetappi;

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

33) „Euroopa raudteeprojekt“ – nõukogu määrusega (EL) 2021/2085 ([40]) loodud Euroopa raudtee ühisettevõtte või selle eelkäija, ühisettevõtte Shift2Rail projekt;

34) „Euroopa lennuliikluse korraldamise üldkava“ – kava, mis on heaks kiidetud nõukogu otsusega 2009/320/EÜ, ([41]) mida on hiljem muudetud;

35) „raudtee-kaubaveo haldusstruktuurid“ – määruse (EL) nr 913/2010 artiklis 8 osutatud haldusorganid;

36) „hooldus“ – tööd, mida tehakse olemasoleva taristu seisukorra ja suutlikkuse säilitamiseks selliselt, et taristu puhul on tagatud liiklusvoole vastav teenuse tase ja kõrge ohutustase selle kasutusea jooksul;

([35]) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 15. veebruari 2017. aasta määrus (EL) 2017/352, millega luuakse sadamateenuse osutamise raamistik ja sadamate finantsläbipaistvuse ühised normid (ELT L 57, 3.3.2017, lk 1).

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

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

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

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

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

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

37) „sotsiaal-majanduslik kulude-tulude analüüs“ – projekti väärtuse kvantitatiivne eelhindamine tunnustatud metoodika alusel, mille käigus võetakse arvesse kõiki asjakohaseid sotsiaalseid, majanduslikke, tervisealaseid ning kliima- ja keskkonnatulusid ja -kulusid. Kliima- ja keskkonnaalaste kulude ja tulude analüüs põhineb direktiivi 2011/92/EL kohaselt tehtaval keskkonnamõju hindamisel;

38) „alternatiivkütused“ – alternatiivkütused, nagu on määratletud määruse (EL) 2023/1804 artikli 2 punktis 4;

39) „ohutu ja turvaline parkimisala“ – reisijate- või kaubaveoga tegelevatele sõidukijuhtidele juurdepääsetav parkimisala, mis vastab Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EÜ) nr 561/2006 ([42]) artikli 8a lõikes 1 loetletud nõuetele ning mis on sertifitseeritud vastavalt liidu standarditele ja menetlustele, millele on osutatud kõnealuse määruse artikli 8a lõikes 2;

40) „liikumisel kaalumise süsteem“ – maanteetaristule paigaldatud automaatne süsteem, mille eesmärk on teha kindlaks liikuvad sõidukid või liidendsõidukid, mille puhul on tõenäoliselt ületatud Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivis 96/53/EÜ ([43]) sätestatud asjakohaseid massipiiranguid;

41) „projektiloa andmise otsus“ – otsus või otsuste kogum, sealhulgas laadilt halduslikud, mille liikmesriigi asutus või asutused, välja arvatud halduskaebusi menetlevad asutused ja kohtud, on vastu võtnud samal ajal või üksteise järel liikmesriigi õigussüsteemi ja haldusõiguse kohaselt ning millega määratakse kindlaks, kas projektiarendajal on õigus projekti asjaomases geograafilises piirkonnas põhivõrgus, laiendatud põhivõrgus või üldvõrgus ellu viia, piiramata mis tahes otsuse tegemist vaide- või kohtumenetluse raames.

Artikkel 4

Üleeuroopalise transpordivõrgu eesmärgid

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

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

a) kestlikkus, mida aitab saavutada:

   i) heiteta ja vähese heitega liikuvuse edendamine kooskõlas asjakohaste liidu CO_2 heite vähendamise eesmärkidega;

   ii) kestlikumate transpordiliikide suurema kasutamise võimaldamine, eelkõige arendades edasi koostalitlusvõimelist pikamaaraudtee-reisijateveovõrku, sealhulgas pikamaa kiirraudtee-reisijateveovõrku, ja koostalitlusvõimelist raudtee-kaubaveovõrku ning usaldusväärset siseveeteede ja lähimereveomarsruutide võrku reisijate- ja kaubaveoks kogu liidus;

   iii) parem keskkonnakaitse;

   iv) negatiivsete, sealhulgas keskkonna, kliima, tervise, ummikute ja õnnetustega seotud välismõjude vähendamine, näiteks ökostiimulite kavade abil, või

   v) suurem energiajulgeolek;

b) ühtekuuluvus, mida aitab saavutada:

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

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

i) juurdepääsetavus ja ühenduvus kõigi liidu piirkondade puhul, pöörates erilist tähelepanu äärepoolseimatele piirkondadele ning muudele kaugetele, saare-, perifeersetele ja mägipiirkondadele ning hõredalt asustatud piirkondadele;

ii) piirkondade ja liikmesriikide vahel taristu kvaliteedi erinevuste vähendamine ja kõigi transpordiliikide digisüsteemide koostalitlusvõime edendamine ühes võrgu piisava läbilaskevõimega;

iii) nii reisijate- kui ka kaubaveo puhul pikamaaliikluse ning piirkondliku ja kohaliku liikluse jaoks kasutatava transporditaristu tõhus koordineerimine ja ühendamine, et hõlbustada transporditeenuseid, sealhulgas linnatranspordisõlmedes, või

iv) transporditaristu, mille puhul võetakse arvesse liidu eri osade konkreetset olukorda ja mis hõlmab tasakaalustatult kõiki Euroopa piirkondi;

c) tõhusus, mida aitab saavutada:

i) taristu kitsaskohtade kõrvaldamine ja puuduvate ühenduste rajamine nii transporditaristute piires kui ka nendevahelistes ühenduspunktides, liikmesriikide territooriumidel ja nende vahel, eelkõige piiriülestel lõikudel, ja asjakohastel juhtudel üleeuroopalise transpordivõrguga ühenduse loomine kolmandates riikides;

ii) koostalitlusvõimega seotud kitsaskohtade, sealhulgas digitaliseerimise puudujääkide kõrvaldamine;

iii) riiklike, piirkondlike ja kohalike transpordivõrkude koostalitlusvõime;

iv) kõigi transpordiliikide, sealhulgas linnatranspordisõlmede optimaalne integreerimine ja ühendamine;

v) majanduslikult tõhusa ja kvaliteetse transpordi edendamine, mis aitab suurendada majanduskasvu ja konkurentsivõimet;

vi) uue ja olemasoleva taristu tõhusam kasutamine, näiteks raudteesektoris;

vii) kulutõhus koostalitlusvõimeliste uuenduslike tehnoloogia- ja tegevuskontseptsioonide ning digisüsteemide rakendamine või

viii) piiriüleste projektidega seotud taristutööde parem koordineerimine liikmesriikide vahel;

d) kasutajate saadava kasu suurendamine, mida aitab saavutada:

i) kasutajatele juurdepääsu tagamine ning nende liikuvus- ja transpordivajaduste täitmine, võttes eelkõige arvesse haavatavas olukorras olevate inimeste, sealhulgas puudega või piiratud liikumisvõimega inimeste ning äärealadel, sealhulgas äärepoolseimates piirkondades ja muudes äärepoolsetes, maa-, saare-, perifeersetes ja mägipiirkondades ning hõredalt asutatud piirkondades elavate inimeste vajadusi;

ii) nii reisijate- kui ka kaubaveo puhul ohutute, turvaliste ja kõrgete kvaliteedistandardite, sealhulgas kõigile kasutajatele teenuste kvaliteedi tagamine;

iii) juurdepääsetavate ja taskukohaste transporditeenuste kvaliteedi, tõhususe ja kestlikkuse toetamine;

iv) sellise liikuvuse toetamine, mille puhul arvestatakse muutuva kliimaga ning mis on vastupidav looduslikele ohtudele ja inimtegevusest tingitud katastroofidele ning hõlbustab hädaabi- ja päästeteenuste tõhusat ja kiiret osutamist, sealhulgas puudega või piiratud liikumisvõimega inimeste puhul;

v) taristu vastupidavuse tagamine, eelkõige piiriülestel lõikudel;

vi) võrgus esinevate häiringute korral alternatiivsete transpordilahenduste, sealhulgas muude transpordiliikide pakkumine;

vii) aktiivsete liikumisviiside toetamine, täiustades vastava taristu juurdepääsetavust ja kvaliteeti, parandades seeläbi taristu aktiivsete kasutajate ohutust ja tervist ning edendades selliste liikumisviiside keskkonnaalast kasu;

viii) sujuva liikuvuse toetamine liidus või

ix) piisava hoolduse tagamine eesmärgiga pakkuda olemasoleva taristu puhul selle kasutusea jooksul liiklusvoole vastavat teenustaset ja kõrget ohutustaset.

Artikkel 5

Ressursitõhus ja vastupidav võrk ja keskkonnakaitse

1. Üleeuroopalist transpordivõrku kavandatakse, arendatakse ja käitatakse ressursitõhusal viisil järgmiste meetmete kaudu, kooskõlas kohaldatavate liidu ja liikmesriikide keskkonnanõuetega:

a) arendades uut taristut ning parandades ja hooldades olemasolevat transporditaristut, eelkõige võttes taristu ehitamise või parandamise kavandamisel arvesse hooldamist taristu kogu kasutusea vältel ja hoides taristut töökorras;

b) optimeerides taristute integreerimist ja omavahel ühendamist;

c) võttes kasutusele alternatiivkütuste laadimis- ja tankimistaristu, aidates seeläbi kaasa CO_2 heite vähendamise tehnoloogiate kasutuselevõtule;

d) võttes kasutusele transpordivaldkonna uued tehnoloogilised lahendused ja transpordi IKT-süsteemid, et säilitada või parandada taristu toimimist, kui selline kasutuselevõtt on majanduslikult põhjendatud või vajalik ohutuse ja turvalisuse parandamiseks;

e) optimeerides taristu kasutamist, eelkõige läbilaskevõime ja liikluse tõhusa korraldamise kaudu, mitmeliigilise transpordi edendamise kaudu ning ülemineku kaudu kestlikumatele liikuvusmudelitele, hõlmates kestlike, atraktiivsete ja tõhusate mitmeliigilise transpordi teenuste arendamist;

f) võttes arvesse ja optimeerides võimalikku koostoimet muude võrkudega, eelkõige üleeuroopaliste energia- või telekommunikatsioonivõrkudega, sealhulgas asjakohasel juhul kogu elektrivõrguga, tagamaks järjepidevuse laadimistaristu kavandamise ja vastava võrgu kavandamise vahel, samuti võttes arvesse võimalikku koostoimet taristu kahesuguse kasutusega, mida on kirjeldatud dokumendis „Sõjaväelise liikuvusega seotud sõjalised vajadused ELi piires ja väljaspool ELi“, mille nõukogu kiitis heaks 26. juunil 2023 ja 23. oktoobril 2023, ja võimalikes hiljem heaks kiidetud dokumentides, millega neid vajadusi käsitlevat dokumenti muudetakse, samuti koostoimet jalgrattasõidu taristuga, sealhulgas pikamaa jalgrattateedega;

g) arendades keskkonnahoidlikku, kestlikku ja kliimamuutustele vastupidavat taristut, võttes seejuures arvesse aktiivseid liikumisviise, ja edendades uusi tehnoloogiaid, mille eesmärk on vähendada transporditaristu rajamisega kaasnevat CO_2 heidet, sealhulgas selliste ressursitõhusate ja kliimakindlate materjalide kasutamise kaudu, mis on loodud eesmärgiga vähendada nii palju kui võimalik negatiivset mõju võrgu ümbruses elavate kodanike tervisele, keskkonnale, seahulgas õhu- ja mürasaaste mõju, ja ökosüsteemide seisundi halvenemisele, ning

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

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

3. Kavade ja projektide keskkonnamõju hinnatakse kooskõlas nõukogu direktiiviga 92/43/EMÜ ([44]), Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiividega 2000/60/EÜ, ([45]) 2001/42/EÜ, ([46]) 2002/49/EÜ, ([47]) 2009/147/EÜ ([48]) ning direktiiviga 2011/92/EL. Selliste ühishuviprojektide puhul, mille keskkonnamõju hindamise hankemenetlust ei ole alustatud enne 18. juulit 2024, tuleks hinnata ka olulise kahju ärahoidmise põhimõtte järgimist.

Artikkel 6

Üleeuroopalise transpordivõrgu järkjärguline arendamine

1. Ilma et see piiraks artikli 8 lõike 5 kohaldamist ja kui käesolevas määruses ei ole sätestatud teisiti, arendatakse üleeuroopalist transpordivõrku järk-järgult kolmes etapis:

a) põhivõrk valmib 31. detsembriks 2030,

b) laiendatud põhivõrk valmib 31. detsembriks 2040 ning

c) üldvõrk valmib 31. detsembriks 2050.

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

2. Üldvõrk koosneb üleeuroopalise transpordivõrgu kõigist olemasolevatest ja planeeritavatest transporditaristutest ning hõlmab kõnealuste taristute tõhusat, sotsiaalselt ja ökoloogiliselt kestlikku kasutamist edendavaid meetmeid.

3. Põhivõrk ja laiendatud põhivõrk koosnevad üleeuroopalise transpordivõrgu nendest osadest, mida arendatakse esmajärjekorras ja mis teostatakse vastavalt lõikes 1 sätestatud tähtaegadele, et saavutada üleeuroopalise transpordivõrgu arendamise eesmärgid.

Artikkel 7

Euroopa transpordikoridorid

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

Artikkel 8

Ühishuviprojektid

1. Ühishuviprojektid aitavad üleeuroopalise transpordivõrgu arendamisele kaasa uue transporditaristu rajamise, olemasoleva transporditaristu ajakohastamise või võrgu ressursitõhusat kasutamist edendavate meetmete kaudu.

2. Ühishuviprojektid:

a) pakuvad Euroopa lisaväärtust, aidates saavutada eesmärke, mis kuuluvad artikli 4 lõikes 2 sätestatud neljast valdkonnast vähemalt kahte, ning

([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 keskkonnamüra hindamise ja kontrollimisega (EÜT L 189, 18.7.2002, lk 12).
([48]) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 30. novembri 2009. aasta direktiiv 2009/147/EÜ loodusliku linnustiku kaitse kohta (ELT L 20, 26.1.2010, lk 7).

b) on sotsiaal-majandusliku kulude-tulude analüüsi alusel majanduslikult elujõulised või annavad hõredalt asustatud piirkondade puhul või taristu kahesuguse kasutuse jaoks oluliste projektide puhul sotsiaal-majandusliku kulude-tulude analüüsi alusel positiivse panuse võrgu arendamisse.

3. Ühishuviprojekt hõlmab kogu projektitsüklit, sealhulgas teostatavusuuringuid, loamenetlusi, ehitust, käitamist, hooldust ja hindamist.

4. Liikmesriigid võtavad kõik vajalikud meetmed tagamaks, et ühishuviprojektid viiakse ellu kooskõlas asjakohaste liidu ja riigisiseste õigusaktidega, eelkõige keskkonda, kliimakaitset, ohutust, turvalisust, konkurentsi, riigiabi, riigihankeid, rahvatervist ja juurdepääsetavust käsitleva liidu õigusega ning mittediskrimineerimist käsitlevate liidu ja riigisiseste õigusaktidega.

5. Ühishuviprojektide rakendamine sõltub projektide küpsusastmest, vastavusest liidu ja liikmesriikide õiguse kohastele menetlustele ning rahaliste vahendite kättesaadavusest, ilma et liikmesriigi või liidu rahalisi kohustusi ette kindlaks määrataks.

6. Komisjon võib soovitada, et liikmesriigid looksid ühtseid üksuseid ühist huvi pakkuvate piiriüleste taristuprojektide koordineerimiseks, ehitamiseks või haldamiseks, eelkõige suuremahuliste ja keerukate taristuprojektide puhul. Asjaomasel Euroopa koordinaatoril on sellise ühtse üksuse nõukogus või sarnases juhtorganis vaatleja staatus.

7. Liikmesriigid teevad kõik endast oleneva, et tagada ühishuviprojektide õigeaegne ja tõhus elluviimine.

8. Liikmesriigid rakendavad sotsiaal-majanduslikku kulude-tulude analüüsi tunnustatud ja ühtlustatud lähenemisviisi alusel, et võimaldada kõnealuste projektide läbipaistvat ja võrdlevat hindamist.

Artikkel 9

Koostöö kolmandate riikidega

1. Liit võib teha koostööd kolmandate riikidega, et ühendada üleeuroopaline transpordivõrk nende riikide taristuvõrkudega ühishuviprojektide kaudu, et edendada asjakohastel juhtudel kestlikku majanduskasvu ja konkurentsivõimet ning eelkõige:

a) edendada üleeuroopalise transpordivõrgu poliitika laiendamist kolmandatesse riikidesse koos muude sellega seotud liidu poliitikameetmetega, eelkõige keskkonna- ja kliimakaitse valdkonnas;

b) tagada üleeuroopalise transpordivõrgu ja kolmandate riikide transpordivõrkude vaheline ühendus piiripunktides, sealhulgas Euroopa transpordikoridori kuuluva kolmanda riigi territooriumil, et kindlustada sujuvad liiklusvood, piirikontroll, piirivalve ja muud piirikontrollimenetlused;

c) tagada kolmandate riikide territooriumil ühendus üleeuroopalise transpordivõrgu ja nende kolmandate riikide transpordivõrkude vahel, eelkõige hõlbustamaks raudteetransporti kolmandate riikidega, kui see on asjakohane ja sobilik;

d) ehitada välja kolmandate riikide transporditaristu, mis on ühenduslüliks liidu üleeuroopalise transpordivõrgu osade vahel;

e) edendada üleeuroopalise transpordivõrgu ja kolmandate riikide võrkude koostalitlusvõimet;

f) hõlbustada meretransporti ja edendada lähimereveomarsruute liidu ja kolmandate riikide vahel, tingimusel et need ei suurenda kasvuhoonegaaside heite ülekandumist;

g) hõlbustada siseveetransporti liidu ja kolmandate riikide vahel;

h) hõlbustada lennutransporti liidu ja kolmandate riikide vahel, et edendada tõhusat ja kestlikku majanduskasvu ja konkurentsivõimet, sealhulgas ühtse Euroopa taeva laiendamist ja lennuliikluse korraldamise alase koostöö parandamist;

i) ühendada ja rakendada nendes kolmandates riikides transpordi IKT-süsteeme ning

j) edendada transpordi CO_2 heite vähendamist, eelkõige alternatiivkütuste taristu kasutuselevõtu kaudu kolmandates riikides, et luua üleeuroopalise transpordivõrguga ühendatud järjepidev võrk.

2. IV lisas on esitatud üleeuroopalise transpordivõrgu konkreetsetesse naaberriikidesse pikendamise indikatiivsed kaardid, millel on asjakohastel juhtudel eristatud põhivõrku ja üldvõrku käesoleva määruse kriteeriumide kohaselt.

3. Käesolev artikkel ei osuta õigusele saada liidult rahalist toetust kolmandates riikides elluviidavate projektide jaoks muude liidu õigusaktide alusel.

II PEATÜKK

ÜLDSÄTTED

Artikkel 10

Põhivõrku, laiendatud põhivõrku ja üldvõrku käsitlevad üldsätted

1. Põhivõrk, laiendatud põhivõrk ja üldvõrk:

a) vastavad I lisas esitatud kaartidele ja II lisas esitatud loeteludele;

b) on täiendavalt täpsustatud taristukomponentide kirjelduses;

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

d) on ühishuviprojektide kindlaksmääramise aluseks.

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

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

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

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

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

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

Artikkel 11

Euroopa transpordikoridore käsitlevad üldsätted

1. III lisas esitatud kaartidel täpsustatud üheksa Euroopa transpordikoridori on nimeliselt järgmised:

a) Atlandi ookeani piirkond;

b) Läänemeri – Must meri – Egeuse meri;

c) Läänemeri – Aadria meri;

d) Vahemere piirkond;

e) Põhjameri – Reini jõgi – Vahemere piirkond;

f) Põhjameri–Läänemeri;

g) Reini jõgi – Doonau jõgi;

h) Skandinaavia – Vahemere piirkond;

i) Lääne-Balkan – Vahemere piirkonna idaosa.

2. Liikmesriigid võtavad asjakohaseid meetmeid Euroopa transpordikoridoride suhtes, mis tuleb käesoleva määruse täitmiseks välja arendada põhivõrgu osaks oleva liikmesriikide taristu puhul 31. detsembriks 2030 ja laiendatud põhivõrgu osaks oleva liikmesriikide taristu puhul 31. detsembriks 2040, kui käesolevas määruses ei ole sätestatud teisiti.

3. Tingimusel, et asjaomane liikmesriik ELi toimimise lepingu artikli 172 teise lõigu kohaselt selle heaks kiidab, on komisjonil õigus võtta kooskõlas käesoleva määruse artikliga 62 vastu delegeeritud õigusakte, et muuta käesoleva määruse artiklis 7 sätestatu piires käesoleva määruse III lisas esitatud Euroopa transpordikoridoride teetrasside valikut, et võtta arvesse peamiste kaubavoogude ja liikluse arengut või olulisi muutusi võrgus. Naaberriikide territooriumi osi mõjutavate koridoride teetrasside valiku muudatuste puhul põhinevad sellised delegeeritud õigusaktid liidu ja asjaomaste naaberriikide vahelistel kõrgetasemelistel transporditaristuvõrke käsitlevatel kokkulepetel.

Artikkel 12

Üldised prioriteedid seoses põhivõrgu, laiendatud põhivõrgu ja üldvõrguga

1. Põhivõrgu, laiendatud põhivõrgu ja üldvõrgu arendamisel seatakse üldiseks prioriteediks meetmed, mis on vajalikud selleks, et:

a) suurendada kauba- ja reisijateveo puhul kestlikuma transpordi osakaalu ja asjakohasel juhul võimekust, eelkõige eesmärgiga vähendada kasvuhoonegaaside heidet ja saastet ning suurendada transpordist saadavat ühiskondlikku ja majanduslikku kasu;

b) tagada juurdepääsetavus ja ühenduvus kõigi liidu piirkondade jaoks, võttes arvesse territoriaalset ja sotsiaalset ühtekuuluvust, ning arvestada äärepoolseimate piirkondade ning muude äärepoolsete, saare-, perifeersete ja mägipiirkondade ning hõredalt asustatud piirkondade eripäradega;

c) tagada transpordiliikide optimaalne integreerimine ja transpordiliikide vaheline koostalitlusvõime, sealhulgas aktiivsed liikumisviisid linnapiirkondades;

d) rajada puuduvad ühendused ja kõrvaldada kitsaskohad, eelkõige piiriülestes lõikudes;

e) võtta kasutusele vajalik taristu, mis tagab tõrgeteta liikumise heiteta ja vähese heitega sõidukite ning laevade ja õhusõidukite jaoks, mis kasutavad kütuseid, mis aitavad kaasa transpordist tuleneva heite vähendamisele ja energiajulgeoleku suurendamisele;

f) edendada taristu tõhusat, sujuvat ja kestlikku kasutamist ning vajaduse korral suurendada läbilaskevõimet;

g) hoida olemasolevat taristut töökorras ja parandada või säilitada selle kvaliteeti, pidades silmas ohutust, turvalisust, transpordisüsteemi ja -toimingute tõhusust, kliimale ja õnnetustele vastupidavust, keskkonnatoimet ja liiklusvoogude järjepidevust;

h) parandada teenuste kvaliteeti ja transporditöötajate sotsiaalseid tingimusi ning kõigi kasutajate, sealhulgas puudega või piiratud liikumisvõimega inimeste ja teiste haavatavas olukorras olevate inimeste juurdepääsu, ennetades ja vähendades transpordivaesust;

i) parandada digitaliseerimist, võimaldada digitaalset nõuete täitmise tagamist kooskõlas liidu õigusega ja arendada automatiseerimist, eelkõige transpordi IKT-süsteemide rakendamise ja kasutuselevõtu kaudu, või

j) kohandada vajaduse korral taristut kahesugusele kasutusele ja võtta arvesse teatavate liikmesriikide põhiseaduslikke nõudeid, et rahuldada nii tsiviil- kui ka kaitsevajadusi, pöörates erilist tähelepanu marsruutidele, mis on vajalikud sõjaliste jõudude lühikese etteteatamisajaga ja suurteks liikumisteks.

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

a) aidata leevendada linnapiirkondade ja asjakohasel juhul tihedalt asustatud tundlike alade kokkupuudet läbiva raudtee- ja maanteetranspordi negatiivse mõjuga;

b) optimeerida taristu kasutamist, eelkõige läbilaskevõime tõhusa haldamise, liikluskorralduse ja tegevuse suurema tulemuslikkuse kaudu;

c) aidata kaasa positiivsete tervise- ja keskkonnamõjude saavutamisele, edendades ratta- ja kõnniteetaristu arendamise kaudu aktiivsete liikumisviiside kasutamist;

d) tagada mittediskrimineeriv juurdepääs kõigile turuosalistele üleeuroopalise transpordivõrgu taristus, või

e) tagada kaubaveo puhul tõhus piiriületus, võttes arvesse ooteaegu.

Artikkel 13

Euroopa transpordikoridoride üldised prioriteedid

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

a) arendada tõhusat, sujuvat ja täielikult koostalitlusvõimelist raudtee-kaubaveovõrku kogu liidus;

b) arendada koostalitlusvõimelist kõrgjõudlusega raudtee-reisijateveovõrku, sealhulgas, sealhulgas kiirraudtee-reisijateveovõrku, mis ühendab linnatranspordisõlmi kogu liidus;

c) arendada tõhusat lennundus- ja siseveetranspordi taristut ning Euroopa mereruumi hästi integreeritud meretranspordi-taristut;

d) arendada ohutut ja turvalist teedevõrku koos piisava alternatiivkütuste taristu ning ohutute ja turvaliste parkimisaladega;

e) töötada välja mitmeliigilise ja koostalitlusvõimelise transpordi lahendusi;

f) edendada mitmeliigilise transpordi integreerimist kogu logistikaahelas, tagades tõhusad ühenduspunktid transpordi- ja linnatranspordisõlmedes;

g) võtta kasutusele vajalik taristu, mis tagab tõrgeteta liikumise heiteta ja vähese heitega sõidukite ning laevade ja õhusõidukite jaoks, mis kasutavad kütuseid, mis aitavad kaasa transpordist tuleneva heite vähendamisele ja energiajulgeoleku suurendamisele;

h) võtta kasutusele transpordi IKT-süsteemid kõigi võrgus olevate transpordiliikide jaoks, kui see on asjakohane, et tagada taristu tõhus kasutamine ja võimaldada digitaalset teabevahetust, või

i) parandada üleeuroopalise transpordivõrgu ja naaberriikide taristuvõrkude vahelisi ühendusi, kui see on asjakohane.

III PEATÜKK

ERISÄTTED

1. JAGU

Raudteetransporditaristu

Artikkel 14

Taristukomponendid

1. Raudteetransporditaristu koosneb eelkõige järgmisest:

a) raudteeliinid, sealhulgas:

i) rööbasteed;

ii) pöörangud;

iii) raudteeületuskohad;

iv) haruteed;

v) tunnelid;

vi) sillad ning

vii) keskkonnale avalduvat mõju leevendav taristu;

b) I lisas esitatud kaartidel kindlaksmääratud raudteeliinidel asuvad jaamad reisijate ümberistumiseks raudteetranspordi piires ning raudteetranspordi ja muude transpordiliikide vahel;

c) I lisas esitatud kaartidel kindlaksmääratud raudteeliinidel asuvad teenindusrajatised, nagu on määratletud Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2012/34/EL ([49]) artikli 3 punktis 11 (välja arvatud reisijaamad), eelkõige sorteerimisjaamad, rongide koostamise rajatised, manööverdusrajatised, ladustusteed, hooldusrajatised, muud tehnilised rajatised, nagu puhastus- ja pesurajatised, hädaabi osutamise rajatised ja tankimisrajatised, samuti rööpmelaiuse automaatse vahetamise seadmed;

d) raudtee juurdepääsuteede ühendused mitmeliigilise kaubaveo terminalidega, mis on raudteega ühendatud, sealhulgas raudtee juurdepääsuteed mitmeliigilise kaubaveo terminalideni sisevee- ja meresadamates ja lennujaamades, ning raudtee juurdepääsuteed sorteerimisjaamadeni, nagu on osutatud direktiivi 2012/34/EL II lisa punkti 2 alapunktis c;

e) raudteeäärsed juhtkäskude ja signaalimise seadmed;

f) raudteeäärne energiataristu;

g) alternatiivkütuste rajatistega seotud taristu;

h) seotud seadmed ning

i) transpordi IKT-süsteemid.

2. Raudteeliinidega seotud tehnilised seadmed võivad hõlmata elektrifitseerimissüsteeme, seadmeid reisijate rongi sisenemiseks ja rongist väljumiseks ning kauba peale- ja mahalaadimiseks jaamades ja terminalides, samuti uuenduslikke tehnoloogilisi lahendusi nende kasutuselevõtuetapis.

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

Artikkel 15

Üldvõrgu transporditaristu nõuded

1. Liikmesriigid tagavad, et üldvõrgu raudteetaristu vastab:

a) direktiivile (EL) 2016/797 ja selle kohaselt vastu võetud rakendusaktidele üldvõrgu koostalitlusvõime saavutamiseks ning

b) direktiivi (EL) 2016/797 artiklite 4 ja 5 kohaselt vastu võetud koostalitluse tehniliste kirjelduste (KTKd) nõuetele, ilma et see piiraks kõnealuse direktiivi artikli 7 lõikes 1 sätestatud erandite kohaldamist.

2. Liikmesriigid tagavad, et 31. detsembriks 2050 üldvõrgu raudteetaristu, välja arvatud artikli 14 lõike 1 punktis d osutatud ühendused:

a) on täielikult elektrifitseeritud raudteeliinide osas ja elektrirongide käitamiseks vajalikul määral ka haruteede osas;

b) võimaldab ilma eriloata vähemalt 22,5-tonnist teljekoormust ning

c) võimaldab ilma eriloata käitada kaubaronge, mille pikkus on vähemalt 740 m (kaasa arvatud vedur või vedurid). See tingimus on täidetud, kui kaherajalise rööbasteega liinidel saab raudteeveo-ettevõtja taotlusel päevas keskmiselt eraldada vähemalt ühe liini tunni ja suuna kohta kaubarongidele, mille pikkus on vähemalt 740 m.

3. Lõike 2 punktides b ja c sätestatud nõudeid kohaldatakse ainult nende üldvõrgu liinide suhtes, mis:

a) ühendavad mitmeliigilise kaubaveoterminali või mere- või siseveesadama lähima ristumise kohaga kaubaveo põhivõrgu või laiendatud põhivõrguga;

b) kujutavad endast kaubaveo põhivõrgu või laiendatud põhivõrgu osaks oleva liini marsruudi muutmise liini või

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

Liikmesriigid teatavad hiljemalt 19. juuliks 2027 komisjonile asjaomased liinid. Piiriüleste lõikude puhul esitatakse selline teade kokkuleppel teiste asjaomaste liikmesriikidega.

4. Liikmesriigid tagavad, et 31. detsembriks 2050 vastab üldvõrgu raudteetaristu artikli 14 lõike 1 punktis d osutatud ühenduste poolest ning olles ühendatud artikli 15 lõikes 3 osutatud kaubaveoks kasutatavate raudteeliinidega, käesoleva artikli lõike 2 punktides a, b ja c sätestatud nõuetele, välja arvatud juhul, kui komisjon on käesoleva artikli lõike 2 punktis c sätestatud nõuete osas teinud artikli 38 lõike 4 kohaselt erandi artikli 38 lõike 3 kohaldamisest.

5. Liikmesriigid tagavad, et üldvõrgu raudteetaristus uue liini ehitamise korral täidetakse lõike 2 punktis a sätestatud nõue 31. detsembriks 2040. Seda kohustust ei kohaldata projektide suhtes, mille keskkonnamõju hindamist on alustatud enne 18. juulit 2024.

6. Lõigetes 2 ja 4 sätestatud nõudeid ei kohaldata isoleeritud võrkude suhtes.

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

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

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

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

Komisjon teavitab teisi liikmesriike käesoleva artikli kohaselt tehtud eranditest.

Artikkel 16

Põhivõrgu ja laiendatud põhivõrgu transporditaristu nõuded

1. Liikmesriigid tagavad, et põhivõrgu ja laiendatud põhivõrgu raudteetaristu vastab artikli 15 lõikele 1.

2. Liikmesriigid tagavad, et 31. detsembriks 2040 laiendatud põhivõrgu raudteetaristu, välja arvatud artikli 14 lõike 1 punktis d osutatud ühendused, kaubaveovõrgu osaks olevatel liinidel:

a) vastab artikli 15 lõike 2 punktides a ja b sätestatud nõuetele;

b) võimaldab ilma eriloata käitada kaubaronge, mille pikkus on vähemalt 740 m (kaasa arvatud vedur või vedurid). See nõue on täidetud, kui on täidetud vähemalt järgmised tingimused:

   i) kui kaherajalise rööbasteega liinidel saab raudteeveo-ettevõtja taotlusel eraldada päevas vähemalt ühe liini kahe tunni ja suuna kohta ning vähemalt 24 rongiliini päevas kaubarongidele, mille pikkus on vähemalt 740 m;

   ii) kui üherajalise rööbasteega liinidel saab raudteeveo-ettevõtja taotlusel eraldada päevas vähemalt ühe liini kolme tunni ja suuna kohta ning vähemalt 12 rongiliini päevas kaubarongidele, mille pikkus on vähemalt 740 m, ning

c) raudteelõikude puhul, mis ühendavad kahe linnatranspordisõlme mitmeliigilise kaubaveo terminale või linnatranspordisõlme mitmeliigilist kaubaveo terminali ja piiripunkti, on laiendatud põhivõrgu kaubaliinidel iga raudteelõigu pikkusest üle 75 % kaubarongide kiiruseks ette nähtud vähemalt 100 km/h.

3. Liikmesriigid tagavad, et laiendatud põhivõrgu raudteetaristus uue liini ehitamise korral täidetakse artikli 15 lõike 2 punktis a sätestatud nõue 31. detsembriks 2030. Seda kohustust ei kohaldata projektide suhtes, mille keskkonnamõju hindamist on alustatud enne 18. juulit 2024.

4. Liikmesriigid tagavad, et 31. detsembriks 2040 laiendatud põhivõrgu raudteetaristu, välja arvatud artikli 14 lõike 1 punktis d osutatud ühendused, reisijateveovõrgu osaks olevatel liinidel:

a) vastab laiendatud põhivõrgu reisijateveoliinide puhul artikli 15 lõike 2 punktis a sätestatud nõuetele ning

b) on raudteelõikude puhul, mis ühendavad kahe linnatranspordisõlme mitmeliigilise reisijateveo sõlmpunkte või linnatranspordisõlme mitmeliigilist reisijateveo sõlmpunkti ja piiripunkti, laiendatud põhivõrgu reisijateveoliinidel iga raudteelõigu pikkusest üle 75 % reisirongide kiiruseks ette nähtud vähemalt 160 km/h.

5. Liikmesriigid tagavad, et 31. detsembriks 2040 vastab laiendatud põhivõrgu raudteetaristu artikli 14 lõike 1 punktis d osutatud ühenduste poolest artikli 15 lõike 2 punktides a ja b ning käesoleva artikli lõike 2 punktis b sätestatud nõuetele, välja arvatud juhul, kui käesoleva artikli lõike 2 punktis b sätestatud nõuete osas on artikli 38 lõike 4 kohaselt tehtud erand artikli 38 lõike 3 kohaldamisest.

6. Liikmesriigid tagavad, et 31. detsembriks 2030 põhivõrgu raudteetaristu, välja arvatud artikli 14 lõike 1 punktis d osutatud ühendused:

a) kaubaveovõrgu osaks olevatel liinidel: vastab käesoleva artikli lõike 2 punktides a, b ja c sätestatud nõuetele ning

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

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

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

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

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

b) on olemas vähemalt üks sellele nõudele vastav otseliin vähemalt ühele raudtee-/maanteeterminalile või mitmeliigilise kaubaveo terminalile, mis asub liikmesriigi territooriumil asuvas meresadamas või sellise meresadama kõrval ning mis on osa Euroopa transpordikoridorist, ning

c) on olemas vähemalt üks sellele nõudele vastav otseliin vähemalt ühe nimetatud lõpp-punkti jaoks, kui liikmesriigi territooriumil asub üks või mitu koridori lõpp-punkti.

Piiriüleste lõikude puhul määratakse asjaomased liinid kindlaks kokkuleppel asjaomaste naaberliikmesriikidega.

Liikmesriigid teatavad hiljemalt 19. juuliks 2027 komisjonile asjaomased liinid.

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

10. Lõigetes 2–9 sätestatud nõudeid ei kohaldata isoleeritud võrkude suhtes.

11. Ilma et see piiraks lõike 10 kohaldamist, võtab komisjon liikmesriigi taotlusel nõuetekohaselt põhjendatud juhtudel vastu rakendusaktid, millega tehakse käesolevas artiklis osutatud nõuetest erandeid, mille aluseks on konkreetsed geograafilised või olulised füüsilised piirangud, sotsiaal-majandusliku kulude-tulude analüüsi negatiivne tulemus või oluline negatiivne mõju keskkonnale või elurikkusele. Iga selline taotlus peab olema piisavalt põhjendatud. Piiriüleste lõikude puhul kooskõlastatakse erandite tegemise taotlus naaberliikmesriigi või -liikmesriikidega. Naaberliikmesriigid võivad esitada erandit taotlevale liikmesriigile oma arvamuse. Asjaomane liikmesriik lisab naaberliikmesriikide arvamused oma taotlusele. Liikmesriik võib ühes taotluses paluda mitme erandi tegemist.

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

Lõikes 8 sätestatud poolhaagiste veoga seotud nõudest erandite tegemise taotluste hindamisel võtab komisjon eelkõige arvesse sotsiaal-majandusliku kulude-tulude analüüsi tulemusi ning teenuste võimalikku katkemist, mille on põhjustanud selle nõude täitmiseks vajalikud tööd.

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

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

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

Komisjon teavitab teisi liikmesriike kõigist käesoleva artikli kohaselt tehtud eranditest.

Artikkel 17

Euroopa raudtee standardne nominaalne rööpmelaius

1. Liikmesriigid tagavad, et mis tahes uuel põhivõrgu ja laiendatud põhivõrgu raudteeliinil, sealhulgas artikli 14 lõike 1 punktis d osutatud ühendused, kasutatakse Euroopa standardset nominaalset rööpmelaiust 1 435 mm. See nõue loetakse täidetuks, kui 1 435 mm rööpmelaiusega rongid saavad taristus liikuda põhivõrgu puhul 31. detsembriks 2030 ja laiendatud põhivõrgu puhul 31. detsembriks 2040. Käesoleva artikli kohaldamisel tähendab uus raudteeliin mis tahes liini, mille ehitustööd ei ole 18. juuliks 2024 alanud.

2. Erandina käesoleva artikli lõikest 1 koostavad liikmesriigid, kelle territooriumil ei ole 18. juulil 2024 kavas ühendada I lisa kohaselt ühtegi uut raudteeliini teise liikmesriigi maismaapiiriga, kava, milles määratakse kindlaks uus raudteeliin, mis ehitatakse kooskõlas Euroopa standardse nominaalse rööpmelaiusega 1 435 mm. Selles kavas võetakse arvesse mõju koostalitlusvõimele naaberliikmesriigi või -liikmesriikidega, sealhulgas eelkõige olemasolevate raudteeliinide võimalikku üleminekut Euroopa standardsele nominaalsele rööpmelaiusele 1 435 mm kooskõlas käesoleva artikli lõikega 3. Kava sisaldab sotsiaal-majanduslikku kulude-tulude analüüsi, milles vajaduse korral põhjendatakse liikmesriigi otsust mitte ehitada uut raudteetaristut Euroopa standardse nominaalse rööpmelaiusega 1 435 mm, ning hinnangut koostalitlusvõimele avalduva mõju kohta. Kava esitatakse komisjonile hiljemalt 19. juuliks 2026.

3. Liikmesriigid, kellel on olemas Euroopa standardsest nominaalsest rööpmelaiusest 1 435 mm erineva rööpmelaiusega raudteevõrk või selle osa, viivad hiljemalt 19. juuliks 2026 läbi Euroopa transpordikoridorides asuvate olemasolevate raudteeliinide hindamise, pidades silmas nende võimalikku üleminekut Euroopa standardsele nominaalsele rööpmelaiusele 1 435 mm. Piiriüleste lõikude puhul kooskõlastatakse hindamine naaberliikmesriigi või -liikmesriikidega. Hindamine hõlmab Euroopa standardsele nominaalsele rööpmelaiusele 1 435 mm võimaliku ülemineku sotsiaal-majanduslikku kulude-tulude analüüsi ja koostalitlusvõimele avalduva mõju hindamist.

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

Esimest ja teist lõiku kohaldatakse mutatis mutandis raudteeliinide suhtes, mille ehitustööd on 18. juulil 2024 alanud.

4. Käesoleva artikli lõigetes 2 ja 3 osutatud kavadest tulenevad taristu ja investeeringute kavandamise prioriteedid lisatakse kooskõlas artikliga 54 Euroopa transpordikoridori Euroopa koordinaatori esimesse tööplaani, mille osaks on Euroopa standardsest nominaalsest rööpmelaiusest erineva rööpmelaiusega raudtee-kaubaveoliinid.

5. Liikmesriigi taotlusel võtab komisjon nõuetekohaselt põhjendatud juhtudel vastu rakendusaktid, millega tehakse põhivõrgu ja laiendatud põhivõrgu uute raudteeliinide või nende osade puhul lõikes 1 osutatud nõuetest ajutine erand, mille aluseks on sotsiaal-majandusliku kulude-tulude analüüsi negatiivne tulemus. Kõik eranditaotlused peavad põhinema piisavatel põhjendustel. Piiriüleste lõikude puhul kooskõlastatakse eranditaotlused naaberliikmesriigi või -liikmesriikidega. Naaberliikmesriigid võivad esitada erandit taotlevale liikmesriigile oma arvamuse. Asjaomane liikmesriik lisab naaberliikmesriikide arvamused oma taotlusele. Liikmesriik võib ühes taotluses paluda mitme erandi tegemist.

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

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

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

Komisjon teavitab teisi liikmesriike kõigist käesoleva artikli kohaselt tehtud eranditest.

Artikkel 18

Euroopa raudteeliikluse juhtimissüsteem

1. Liikmesriigid tagavad järgmise:

a) laiendatud põhivõrgu raudteetaristu on 31. detsembriks 2040 ja üldvõrgu raudteetaristu 31. detsembriks 2050 varustatud ERTMSiga, välja arvatud artikli 14 lõike 1 punktis d osutatud ühendused, tagades samal ajal ERTMSi sünkroniseeritud ja ühtlustatud kasutuselevõtu raudteeäärsetes süsteemides ja rongidel, ning

b) artikli 14 lõike 1 punktis d osutatud ühendustel võetakse ERTMS laiendatud põhivõrgu puhul kasutusele 31. detsembriks 2040 ja üldvõrgu puhul 31. detsembriks 2050, kui asjaomane liikmesriik peab selliseid seadmeid koostöös asjaomaste sidusrühmadega, eelkõige taristuettevõtjaga, vajalikuks.

2. Liikmesriigid tagavad 31. detsembriks 2030 järgmise:

a) põhivõrgu raudteetaristu, välja arvatud artikli 14 lõike 1 punktis d osutatud ühendused, vastab lõike 1 nõuetele ning

b) artikli 14 lõike 1 punktis d osutatud ühendustel võetakse ERTMS põhivõrgu puhul kasutusele, kui asjaomane liikmesriik peab selliseid seadmeid koostöös asjaomaste sidusrühmadega, eelkõige taristuettevõtjaga, vajalikuks.

3. Liikmesriigid tagavad, et B-klassi süsteemid kõrvaldatakse kasutusest põhivõrgu puhul 31. detsembriks 2040, laiendatud põhivõrgu puhul 31. detsembriks 2045 ja üldvõrgu puhul 31. detsembriks 2050, tingimusel et on tagatud asjakohane ohutustase, välja arvatud linnatranspordisõlmede lõikudel, mida kasutavad ka linnalähiliinide reisirongid, mis on varustatud spetsiaalsete B-klassi rongiturvangusüsteemidega.

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

5. Liikmesriigid tagavad, et raadiopõhine ERTMS võetakse põhivõrgu, laiendatud põhivõrgu ja üldvõrgu raudteetaristus uue liini ehitamise korral kasutusele alates 31. detsembrist 2030 või signaalimissüsteemi ajakohastamise korral 31. detsembrist 2040.

6. Liikmesriigid tagavad, et raadiopõhine ERTMS võetakse kasutusele 31. detsembriks 2050 põhivõrgu, laiendatud põhivõrgu ja üldvõrgu artikli 14 lõike 1 punktis d osutatud ühendustel, kui asjaomane liikmesriik peab selliseid seadmeid koostöös taristuettevõtja ja muude asjaomaste sidusrühmadega vajalikuks. Uue liini ehitamise puhul tagatakse selline kasutuselevõtmine 31. detsembrist 2030.

7. Lõigetes 1–6 sätestatud nõudeid ei kohaldata isoleeritud võrkude suhtes.

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

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

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

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

Komisjon teavitab teisi liikmesriike kõigist käesoleva artikli kohaselt tehtud eranditest.

Artikkel 19

Käitamisalased prioriteedid

1. Raudtee-kaubaveo haldusstruktuurid teevad kõik endast oleneva selle tagamiseks, et 31. detsembriks 2030 ei takista Euroopa transpordikoridorides raudteeveo-ettevõtjatele osutatavate teenuste kvaliteet ning taristu kasutamise tehnilised ja käitamisalased nõuded Euroopa transpordikoridorides osutatavaid raudtee-kaubaveoteenuseid vastamast tegevuse tulemuslikkuse aspektist järgmistele sihtväärtustele:

a) ühegi liidusisese piiriülese lõigu puhul ei ületa kahe liikmesriigi vahelist piiri ületava kaubarongi peatumisaeg keskmiselt 25 minutit, välja arvatud lõikudel, kus rööpmelaiust muudetakse või kus piiril tehtavad kontrollid, kui rongide kontrolle ei ole määruse (EL) 2016/399 VI lisa punkti 1.2 kohaldamisel veel tühistatud, ei võimalda sellest ajapiirangust kinni pidada; rongi peatumisaeg piiriülesel lõigul tähendab kogu täiendavat läbisõiduaega, mida võib omistada piiriületusele, olenemata taristuga ja käitamisega seotud, tehnilistest ja halduslikest protseduuridest või kaalutlustest; peatumisaeg ei hõlma aega, mida ei saa omistada piiriületusele, näiteks käitamisprotseduurid piiripunkti läheduses asuvates rajatistes, mis ei ole piiriületusega lahutamatult seotud, ning

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

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

a) kaherajalise rööbasteega liinidel saab vähemalt kaks liini ühe tunni ja suuna kohta eraldada kaubarongidele, mille pikkus on vähemalt 740 m (kaasa arvatud vedur või vedurid), ning

b) üherajalise rööbasteega liinidel saab vähemalt ühe liini kahe tunni ja suuna kohta eraldada kaubarongidele, mille pikkus on vähemalt 740 m (kaasa arvatud vedur või vedurid).

Artikkel 20

Raudteetaristu arendamise täiendavad prioriteedid

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

a) üleminek Euroopa standardsele nominaalsele rööpmelaiusele 1 435 mm, kui see on asjakohane;

b) raudteetranspordiga kaasneva müra ja vibratsiooni mõju leevendamine, eelkõige veeremit ja taristut puudutavate meetmete, sealhulgas mürakaitsetõkete abil;

c) raudteeületuskohtade ohutumaks muutmine;

d) raudteetransporditaristu ühendamine siseveesadamataristuga, kui see on asjakohane;

e) kaubaveo jaoks oluliste raudteeliinide ehitamisel ja ajakohastamisel taristu arendamine üle 740 m ja kuni 1 500 m pikkuste ning 25,0 t teljekoormusega rongide jaoks, võttes arvesse sotsiaal-majanduslikku kulude-tulude analüüsi;

f) raudteede jaoks uuenduslike tehnoloogiliste lahenduste väljatöötamine ja kasutuselevõtmine, tuginedes eelkõige ühisettevõtte Shift2Rail ja Euroopa Raudtee Ühisettevõtte tööle, eeskätt rongide automaatne käitamine, täiustatud liikluskorraldus ja digitaalne ühenduvus reisijate jaoks, mis põhineb ERTMSil ja digitaalsetel automaatsetel ühendustel, 5G- ja satelliidipõhine ühenduvus ning ERTMSi asukohatuvastusseadiste inertsiaalandurid;

g) raudteetaristu ehitamisel või ajakohastamisel kõnni- ja rattateede katkematuse ja juurdepääsetavuse tagamine ning rattaparklate arendamine jaamade läheduses, et edendada aktiivseid liikumisviise;

h) raudteede jaoks uuendusliku alternatiivkütuste tehnoloogia väljatöötamine, näiteks vesinikkütusega või akutoitega rongid teelõikude ja raudtee juurdepääsuteede puhul, mis on elektrifitseerimise nõudest vabastatud;

i) üleeuroopalise transpordivõrgu arendamiseks standardi kehtestamine, millega tagatakse selliste kaubarongide liikumine, mis veavad kuni 4 m kõrguseid standardpoolhaagiseid laadimiskõrgusega 33 cm, ilma et täiendavalt oleks vaja eriluba teenuste osutamiseks, ning

j) ümberehitamine kaherajalise rööbasteega raudteeks kitsaskohtades, kus esinevad läbilaskevõimega seotud takistused.

2. JAGU

Siseveetransporditaristu

Artikkel 21

Taristukomponendid

1. Siseveeteede taristu koosneb eelkõige järgmisest:

a) jõed;

b) kanalid;

c) järved ja laguunid;

d) seotud taristu, näiteks lüüsid, tõsteseadmed, sillad, reservuaarid ning nendega seotud üleujutuste ja põua ennetamise ja leevendamise meetmed, mis võivad avaldada positiivset mõju siseveelaevandusele;

e) juurdepääsuteed ja viimase kilomeetri ühendused mitmeliigilise kaubaveo terminalidega, mis on ühendatud siseveeteedega, eelkõige sisevee- ja meresadamates;

f) sildumis- ja puhkekohad;

g) siseveesadamad, sealhulgas sadama põhitaristu, nagu sadamabasseinid, kaiseinad, ankrupaigad, maabumissillad, dokid, tammid, tagasitäide, platvormid, maatäide, ning sadamaalal ja väljaspool sadamaala toimuvateks vedudeks vajalik taristu;

h) lõikes 2 osutatud seotud seadmed;

i) transpordi IKT-süsteemid, sealhulgas jõeteabeteenused;

j) siseveesadamate ühendused üleeuroopalise transpordivõrgu muude transpordiliikidega;

k) alternatiivkütuste rajatistega seotud taristu ning

l) taristu, mis on vajalik jäätmevabaks tegevuseks ja ringmajanduse meetmeteks.

2. Siseveeteedega seotud seadmete hulka võivad kuuluda seadmed lasti peale- ja mahalaadimiseks ning kaupade ladustamiseks siseveesadamates. Seotud seadmed võivad hõlmata eelkõige jõuseadmeid ja käitamissüsteeme, mis vähendavad saastet, näiteks vee- ja õhusaastet, ning energiatarbimist ja CO_2-mahukust. Nende hulka võivad kuuluda ka jäätmete vastuvõtu rajatised, kaldaäärne elektritoite ja muu alternatiivkütustega varustamise ja nende tootmise taristu, samuti jäämurdmise, hüdroloogiliste teenuste ning laevatee, sadamaala ja sadamale lähenemise ala süvendamise seadmed, millega tagatakse aastaringne laevatatavus.

3. Selleks et siseveesadam saaks olla üldvõrgu osa, peab see vastama järgmistele tingimustele:

a) sadamas ümber laaditava kauba aastane kogus ületab 500 000 tonni ning seejuures on ümberlaadimise aastane kogumaht Eurostati poolt viimase kolme aasta kohta avaldatud statistika põhjal kindlaks määratud keskmine maht ning

b) sadam asub üleeuroopalise transpordivõrgu siseveeteede võrgus.

Artikkel 22

Üldvõrgu transporditaristu nõuded

1. Liikmesriigid tagavad, et üldvõrgu siseveesadamad vastavad 31. detsembriks 2050 järgmistele tingimustele:

a) need on ühendatud maantee- või raudteetaristuga;

b) neis on vähemalt üks mitmeliigilise kaubaveo terminal, mis on mittediskrimineerival viisil avatud kõikidele käitajatele ja kasutajatele ning kus kohaldatakse läbipaistvaid ja mittediskrimineerivaid tasusid, ning

c) need on varustatud rajatistega, mis parandavad sadamates asuvate laevade keskkonnatoimet; need rajatised võivad hõlmata jäätmete vastuvõtu rajatisi, degaseerimisrajatisi, müra vähendamise meetmeid ning õhusaaste ja veereostuse vähendamise meetmeid.

2. Liikmesriigid tagavad, et siseveesadamates võetakse kasutusele alternatiivkütuste taristu vastavalt määrusele (EL) 2023/1804.

Artikkel 23

Põhivõrgu transporditaristu nõuded

1. Liikmesriigid tagavad, et põhivõrgu siseveesadamad on kooskõlas artikli 22 lõikega 2 ning vastavad artikli 22 lõike 1 punktides a ja b sätestatud nõuetele 31. detsembriks 2030 ning artikli 22 lõike 1 punktis c sätestatud nõuetele 31. detsembriks 2040.

2. Liikmesriigid tagavad siseveeteede võrgu, sealhulgas artikli 21 lõike 1 punktis e osutatud ühenduste hooldamise, et võimaldada kasutajatele tõhusat, kindlat ja ohutut navigeerimist, tagades vastavuse veeteede miinimumnõuetele ja käesoleva artikli lõikes 3 sätestatud teenusetasemete miinimumnõuetele (hea laevatatavusseisund).

Liikmesriigid hoiavad ära hea laevatatavusseisundi halvenemise ning võrgu nende osade olemasoleva seisundi halvenemise, mis juba ületavad kõnealuseid miinimumnõudeid hiljemalt 18. juuliks 2024.

3. Liikmesriigid tagavad 31. detsembriks 2030 eelkõige järgmise:

a) jõgede, kanalite, järvede, laguunide, siseveesadamate ja nende juurdepääsuteede laevatatava kanali sügavus on vähemalt 2,5 m ja kõrgus mitteavatavate sildade all on vähemalt 5,25 m kindlaksmääratud võrdlusveetasemest, mida ületatakse statistilise keskmisena kindlaksmääratud arvul päevadel aastas;

b) liikmesriigid avaldavad üldsusele kättesaadaval veebisaidil punktis a osutatud päevade arvu aastas, mil tegelik veetase ületab või ei saavuta laevatatava kanali sügavuse jaoks kindlaks määratud võrdlusveetaset, samuti keskmise ooteaja iga lüüsi juures;

c) lüüside käitajad tagavad, et lüüse käitatakse ja hooldatakse nii, et ooteaeg oleks võimalikult lühike, ning

d) jõgede, kanalite, järvede ja laguunide puhul osutatakse kooskõlas Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiviga 2005/44/EÜ ([50]) jõeteabeteenuseid kõigi teenuste puhul, et tagada kasutajatele reaalajas teave piiriüleselt.

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

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

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

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

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

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

Komisjon teavitab teisi liikmesriike kõigist käesoleva artikli kohaselt tehtud eranditest.

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

5. Vääramatu jõu korral taastavad liikmesriigid varasemad laevatamistingimused niipea, kui olukord seda võimaldab.

6. Komisjon võib vastu võtta suunised, millega tagatakse liidus ühtne lähenemine hea laevatatavusseisundi kohaldamise suhtes. Need suunised võivad hõlmata eelkõige järgmist:

a) konkreetsed parameetrid vaba vooluga jõgede puhul;

b) täiendavad parameetrid laevatatavate kanalite laiuse kohta;

c) alternatiivse energiataristu kasutuselevõtt, et tagada kogu koridoris võimalus kasutada alternatiivkütuseid;

d) võrgu digitaalsete rakenduste ja automatiseerimisprotsesside kasutamine;

e) taristu vastupidavus kliimamuutustele, looduslikele ohtudele ja inimtegevusest tingitud katastroofidele või tahtlikele häiringutele või

f) uue tehnoloogia ja innovatsiooni kasutuselevõtt ja edendamine CO_2 heiteta ja vähese CO_2 heitega kütuste ja jõuseadmete valdkonnas.

Artikkel 24

Siseveeteede taristu arendamise täiendavad prioriteedid

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

a) asjakohastel juhtudel rangematele standarditele vastavuse saavutamine olemasolevate veeteede ajakohastamisel ja uute veeteede rajamisel, et vastata turunõudlusele;

b) üleujutuste ja põudade ennetamise ja leevendamise meetmed;

c) digitaliseerimis- ja automatiseerimisprotsesside parandamine, pidades eelkõige silmas ohutuse, turvalisuse ja kestlikkuse suurendamist siseveetranspordi puhul, sealhulgas linnatranspordisõlmedes;

d) mitmeliigiliseks transpordiks vajaliku taristu, sealhulgas sildumis- ja puhkekohtade ja vastavate teenuste ajakohastamine ja läbilaskevõime suurendamine nii sadamaalal kui ka väljaspool seda ning siseveetee ääres;

e) siseveetranspordi ja transporditaristu keskkonnatoime parandamise meetmete, sealhulgas heiteta ja vähese heitega laevade, ning veekogudele ja veest sõltuvale elurikkusele avalduva mõju leevendamise meetmete edendamine ja arendamine kooskõlas liidu õiguse või asjakohaste rahvusvaheliste lepingute alusel kohaldatavate nõuetega;

f) madala veetaseme jaoks sobivate madala süvisega siseveelaevade arendamine ja kasutamine;

g) siseveeteede taristu ehitamisel või ajakohastamisel kõnni- ja rattateede katkematuse ja juurdepääsetavuse tagamine, et edendada aktiivseid liikumisviise;

h) veeteede nõuetele vastavuse halvenemise ärahoidmiseks võetavate meetmete, sealhulgas laevatee tingimuste seire vahendite edendamine, ning

i) asjakohasel juhul siseveeteedel laevatatavustingimuste parandamine uute sildade ehitamisel või mitteavatavate sildade renoveerimisel, pöörates erilist tähelepanu nende vabale kõrgusele võrreldes konkreetse veeteelõigu olemasolevate sildadega.

3. JAGU

Meretransporditaristu ja Euroopa mereruum

Artikkel 25

Taristukomponendid

1. Euroopa mereruum ühendab ja integreerib lõikes 2 kirjeldatud merenduskomponendid maismaavõrguga; selleks luuakse või ajakohastatakse lähimereveomarsruute ning arendatakse liikmesriikide territooriumil asuvaid meresadamaid ja nende ühendusi sisemaaga, sealhulgas äärepoolseimate piirkondade geograafilise alaga, et tagada nende tõhus, elujõuline ja kestlik integreerimine muude transpordiliikidega.

2. Euroopa mereruum koosneb järgmistest komponentidest:

a) meretransporditaristu põhivõrgu ja üldvõrgu sadamaaladel, sealhulgas sisemaaühendus;

b) laiemat hüvangut pakkuvad meetmed, mis ei ole seotud konkreetsete sadamatega ning mis toovad kasu Euroopa mereruumile ja merendusele laiemalt, näiteks aastaringset laevatatavust tagava tegevuse (jäämurdmine) toetamine, kestlikule meretranspordile ülemineku hõlbustamine, transpordi ja energeetika vahelise sünergia tõhustamine, muu hulgas seeläbi, et aidatakse suurendada sadamate kui energiakeskuste rolli ja aidatakse kaasa energiasüsteemi ümberkujundamisele, ning transpordi IKT-süsteemid ja hüdrograafilised uuringud, ning

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

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

a) meresadamad, sealhulgas sadamaalal transporditoimingute tegemiseks vajalik taristu;

b) sadama põhitaristu, nagu sadamabasseinid, kaiseinad, ankrupaigad, platvormid, maabumissillad, dokid, tammid, tagasitäide ja maatäide;

c) merekanalid;

d) navigatsioonivahendid;

e) sadamale lähenemise alad, laevateed ja lüüsid;

f) lainemurdjad;

g) sadamate ühendused üleeuroopalise transpordivõrguga;

h) transpordi IKT-süsteemid, sealhulgas Euroopa merenduse ühtsete kontaktpunktide keskkond ning laevaliikluse seire- ja teabesüsteem;

i) alternatiivkütustega seotud taristu;

j) seotud seadmed, mis võivad hõlmata eelkõige seadmeid liikluse ja veoste korraldamiseks, negatiivse keskkonnamõju vähendamiseks (sealhulgas jäätmevabaks tegevuseks ja ringmajanduse meetmeteks), energiatõhususe parandamiseks, müra vähendamiseks ja alternatiivkütuste kasutamiseks, samuti seadmeid aastaringse laevatatavuse tagamiseks, sealhulgas jäämurdmiseks, hüdroloogilisteks uuringuteks ning sadamaala ja sadamale lähenemise ala süvendamiseks ja kaitseks kasutatavaid seadmeid, ning

k) taristu, mis hõlbustab taastuvenergiaga, sealhulgas avamere tuuleparkidega seotud sadamategevust.

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

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

b) sadamas käideldava puist- või muu lasti aastane kogumaht ületab 0,1 % kõikides liidu meresadamates käideldava vastava lasti aastasest kogumahust ning seejuures on selle kogumahu võrdlusalus Eurostati poolt viimase kolme aasta kohta avaldatud statistika põhjal kindlaks määratud keskmine kogumaht;

c) sadamas käideldava puist- ja/või muu lasti aastane kogumaht ületab 500 000 tonni ja ELi energiavarustuse mitmekesistamisele ja taastuvenergia kasutuselevõtu kiirendamisele kaasaaitamine on sadama üks põhitegevusi, kusjuures kogumahu võrdlusalus on Eurostati poolt viimase kolme aasta kohta avaldatud statistika põhjal kindlaks määratud keskmine kogumaht;

d) sadam asub saarel ja on üldvõrgus ainus juurdepääsupunkt NUTSi 3. tasandi piirkonnale määruse (EÜ) nr 1059/2003 artikli 3 tähenduses või

e) sadam asub äärepoolseimas piirkonnas või perifeerses piirkonnas, enam kui 200 km kaugusel muust lähimast üldvõrgu sadamast.

Artikkel 26

Üldvõrgu transporditaristu nõuded

1. Liikmesriigid tagavad järgmise:

a) üldvõrgu meresadamates võetakse kasutusele alternatiivkütuste taristu kooskõlas määrusega (EL) 2023/1804;

b) üldvõrgu meresadamad varustatakse taristuga, mis on vajalik selleks, et parandada laevade keskkonnatoimet sadamates, eelkõige vastuvõturajatistega laevajäätmete üleandmiseks kooskõlas Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiviga (EL) 2019/883 ([51]);

c) VTMISi ning teabevahetussüsteemi SafeSeaNet rakendatakse kooskõlas direktiiviga 2002/59/EÜ ning

d) riiklikke merenduse ühtseid kontaktpunkte rakendatakse kooskõlas määrusega (EL) 2019/1239.

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

a) üldvõrgu meresadamad, mille lasti aastane kogumaht ületab 2 miljonit tonni, on ühendatud raudtee- ja maanteetaristuga ning võimaluse korral siseveeteedega; selle kogumahu võrdlusalus on Eurostati poolt viimase kolme aasta kohta avaldatud statistika põhjal kindlaks määratud keskmine kogumaht;

b) igas üldvõrgu meresadamas, mis teenindab kaubavedu, on vähemalt üks mitmeliigilise kaubaveo terminal, mis on mittediskrimineerival viisil avatud kõikidele käitajatele ja kasutajatele ning kus kohaldatakse läbipaistvaid ja mittediskrimineerivaid tasusid;

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

c) merekanalid, sadamate laevateed ja suudmealad, mis ühendavad kahte merd või mis võimaldavad juurdepääsu merelt meresadamatele, vastavad vähemalt artikli 23 nõuetele vastavatele siseveeteedele, ning

d) siseveeteedega ühendatud üldvõrgu meresadamad omavad läbilaskevõimet siseveelaevade jaoks.

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

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

Komisjon hindab taotlust esimese lõigu kohaselt esitatud põhjenduste alusel.

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

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

Komisjon teavitab teisi liikmesriike kõigist käesoleva artikli kohaselt tehtud eranditest.

Artikkel 27

Põhivõrgu transporditaristu nõuded

1. Liikmesriigid tagavad, et põhivõrgu meretransporditaristu vastab artikli 26 lõikele 1.

2. Liikmesriigid tagavad, et põhivõrgu meretransporditaristu vastab artikli 26 lõikes 2 sätestatud nõuetele 31. detsembriks 2030.

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

Komisjon hindab taotlust esimese lõigu kohaselt esitatud põhjenduste alusel.

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

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

Komisjon teavitab teisi liikmesriike kõigist käesoleva artikli kohaselt tehtud eranditest.

Artikkel 28

Meretransporditaristu arendamise ja Euroopa mereruumi täiendavad prioriteedid

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

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

b) sadama põhitaristu ehitamine või ajakohastamine (näiteks sadamabasseinid, alternatiivkütuste taristu, kaiseinad, ankrupaigad, platvormid, maabumissillad, dokid, tammid, tagasitäide ja maatäide);

c) artikli 37 punktides a, b ja d osutatud eri transpordiliike ühendava taristu, seadmete ja süsteemide parandamine; samuti sadamaalal või selle kõrval transporditoimingute tegemiseks vajaliku raudteetaristu ajakohastamine ja läbilaskevõime suurendamine, kui see on vajalik üleeuroopalise raudteevõrguga ühendamiseks;

d) digitaliseerimis- ja automatiseerimisprotsesside parandamine, pidades eelkõige silmas ohutuse, turvalisuse, tõhususe ja kestlikkuse suurendamist;

e) uue tehnoloogia ja innovatsiooni ning taastuvkütuste ja vähese CO_2 heitega kütuste kasutuselevõtmine ja edendamine;

f) logistikaahelate ja rahvusvahelise merekaubanduse vastupidavuse parandamine, sealhulgas kliimamuutustega kohanemise mõttes;

g) müra vähendamise ja energiatõhususe suurendamise meetmed;

h) lähimereveoühenduste teenindamiseks ja käitamiseks heiteta ja vähese heitega laevade kasutamise edendamine ning meretranspordi keskkonnatoime parandamise meetmete väljatöötamine seoses sadamakülastustega ja tarneahela optimeerimisega kooskõlas liidu õiguse või asjakohaste rahvusvaheliste lepingute alusel kohaldatavate nõuetega, nagu ökostiimulite kavade kasutamine;

i) meetmed, mis on seotud laiemat hüvangut pakkuvate meetmete ja lähimereveoühenduste edendamisega Euroopa mereruumi raames, sealhulgas parema juurdepääsu edendamisega äärepoolseimatele ja muudele äärepoolsetele, saare- ja perifeersetele piirkondadele;

j) heiteta ja vähese heitega parvlaevatranspordi kui säästva reisijateveoliigi edendamine;

k) meetmed, mille eesmärk on suurendada sellise kaubaveo osakaalu, sealhulgas lähimereveoühenduste puhul, mis läheb maantee- ja lennutranspordilt üle mere- või sisevee- ja raudteetranspordile, et vähendada negatiivseid väliskulusid, näiteks heitkoguseid ja ummikuid, ning

l) juurdepääsu parandamine äärepoolseimatele ja muudele äärepoolsetele, saare- ja perifeersetele piirkondadele.

4. JAGU

Maanteetransporditaristu

Artikkel 29

Taristukomponendid

1. Maanteetransporditaristu koosneb eelkõige järgmisest:

a) maanteed, sealhulgas:

i) sillad;

ii) tunnelid;

iii) ristmikud;

iv) ülesõidud;

v) mitmetasandilised ristmikud;

vi) kindlustatud teepeenrad ning

vii) keskkonnale avalduvat mõju leevendav taristu, sealhulgas loomastiku säilitamise või müra vähendamise lahendused;

b) seotud seadmed, sealhulgas liikumisel kaalumise süsteemid;

c) digitaristu ja transpordi IKT-süsteemid;

d) juurdepääsuteed mitmeliigilise kaubaveo terminalidele;

e) kaubaterminalide ja logistikaplatvormide ühendused üleeuroopalise transpordivõrgu teiste transpordiliikidega;

f) bussiterminalid;

g) alternatiivkütuste rajatistega seotud taristu ning

h) parkimis- ja puhkealad, sealhulgas ohutud ja turvalised parkimisalad tarbesõidukite jaoks.

2. Käesoleva artikli lõike 1 punktis a osutatud ja I lisas esitatud kaartidel kindlaks määratud maanteed on need maanteed, millel on oluline roll pikamaa kauba- ja reisijateveos, mis ühendavad peamisi linna- ja majanduskeskusi ning on ühendatud muude transpordiliikidega.

3. Maanteedega seotud seadmed, millele on osutatud lõike 1 punktis b, võivad hõlmata eelkõige liikluskorraldusvahendeid, teavitus- ja teejuhatusvahendeid ning tee- ja kasutusmaksude kogumise, ohutuse tagamise, negatiivse keskkonnamõju vähendamise, alternatiivsete jõuseadmetega sõidukite tankimise või laadimise ning tarbesõidukite ohutute ja turvaliste parkimisalade seadmeid.

Artikkel 30

Üldvõrgu transporditaristu nõuded

1. Liikmesriigid tagavad järgmise:

a) maanteetransporditaristu ohutus tagatakse ning selle üle teostatakse järelevalvet ja vajaduse korral seda parandatakse kooskõlas direktiiviga 2008/96/EÜ;

b) maanteede projekteerimisel, ehitamisel või ajakohastamisel ja hooldamisel lähtutakse kõrgetest kvaliteedi- ja ohutusstandarditest;

c) maanteede projekteerimisel, ehitamisel või ajakohastamisel ja hooldamisel tagatakse kõrge keskkonnakaitse tase, sealhulgas vajaduse korral müra vähendamise meetmete ning äravooluvee kogumise, puhastamise ja keskkonda laskmise kaudu;

d) üle 500 m pikkused maanteetunnelid vastavad Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivile 2004/54/EÜ ([52]);

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

e) asjakohastel juhtudel tagatakse teemaksu kogumise süsteemide koostalitlusvõime kooskõlas Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiviga (EL) 2019/520 ([53]) ning komisjoni rakendusmäärusega (EL) 2020/204 ([54]) ja komisjoni delegeeritud määrusega (EL) 2020/203 ([55]);

f) asjakohastel juhtudel kogutakse tee- või kasutusmakse kooskõlas Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiviga 1999/62/EÜ ([56]);

g) iga maanteetransporditaristus kasutusele võetav intelligentne transpordisüsteem vastab direktiivile 2010/40/EL ja see võetakse kasutusele kooskõlas kõnealuse direktiivi alusel vastu võetud delegeeritud õigusaktidega ning

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

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

a) maantee on spetsiaalselt projekteeritud, ehitatud või ajakohastatud mootorsõidukiliikluseks;

b) puhkealad asuvad üksteisest maksimaalselt 100 km kaugusel, neil aladel on ohutu parkida ja seal on selleks piisavalt ruumi ning need on varustatud asjakohaste rajatistega, sealhulgas sanitaarruumidega, mis vastavad mitmekesise tööjõu vajadustele, ning

c) liikmesriigi võrgus on keskmiselt iga 300 km järel paigaldatud liikumisel kaalumise süsteemid.

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

3. Liikmesriigid tagavad ohutusega seotud juhtumite või tingimuste avastamiseks vajalike vahendite kasutuselevõtu või kasutamise ning asjakohaste liiklusandmete kogumise eesmärgiga anda liiklusohutusega seotud minimaalset üldist liiklusteavet, nagu see on määratletud komisjoni delegeeritud määruses (EL) nr 886/2013 ([57]):

a) üldvõrgu olemasoleva taristu puhul 31. detsembriks 2030 ning

b) üldvõrgu uue taristu puhul 31. detsembriks 2050, või kui teelõik on valmis varem, siis selle valmimiskuupäevaks.

4. Liikmesriigi taotlusel võtab komisjon nõuetekohaselt põhjendatud juhtudel vastu rakendusaktid, millega tehakse lõikes 2 sätestatud nõuetest erandeid, mis käsitlevad maanteid, kus liiklustihedus ei ületa 10 000 sõidukit päevas mõlemas suunas, või mille aluseks on konkreetsed geograafilised või olulised füüsilised piirangud, sotsiaal-majandusliku kulude-tulude analüüsi negatiivne tulemus või oluline negatiivne mõju keskkonnale või elurikkusele. Iga selline taotlus peab olema piisavalt põhjendatud, võttes arvesse ka seda, et asjaomase taristu suhtes kohaldatakse liiklusohutusele avalduva mõju hindamisi, auditeid ja kontrolle ning vajaduse korral direktiivi 2008/96/EÜ kohaseid parandusmeetmeid. Asjakohasel juhul kooskõlastatakse erandite tegemise taotlus naaberliikmesriigi või -liikmesriikidega. Naaberliikmesriigid võivad esitada

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

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

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

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

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

erandit taotlevale liikmesriigile oma arvamuse. Asjaomane liikmesriik lisab oma taotlusele naaberliikmesriikide arvamused. Liikmesriik võib ühes taotluses paluda mitme erandi tegemist.

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

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

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

Komisjon teavitab teisi liikmesriike kõigist käesoleva artikli kohaselt tehtud eranditest.

Artikkel 31

Põhivõrgu ja laiendatud põhivõrgu transporditaristu nõuded

1. Liikmesriigid tagavad, et põhivõrgu ja laiendatud põhivõrgu maanteetaristu vastab artikli 30 lõikele 1.

2. Liikmesriigid tagavad, et artikli 29 lõike 1 punktis a osutatud maanteed vastavad põhivõrgu maanteetaristu puhul 31. detsembriks 2030 ja laiendatud põhivõrgu maanteetaristu puhul 31. detsembriks 2040 järgmistele nõuetele:

a) maanteed on spetsiaalselt projekteeritud, ehitatud või ajakohastatud mootorsõidukiliikluseks;

b) maanteedel on – v.a spetsiaalsetes kohtades või ajutiselt – kummagi sõidusuuna jaoks eraldi sõiduteed, mis on teineteisest eraldatud eraldusribaga, mis ei ole ette nähtud liikluseks, või muude vahenditega, mis tagab samaväärse ohutustaseme, ning

c) maanteed ei ristu samal tasandil ühegi maantee, raudtee, trammitee, ratta- ega jalgteega.

3. Liikmesriigid tagavad, et põhivõrgu ja laiendatud põhivõrgu maanteetaristu vastab 31. detsembriks 2040 järgmistele nõuetele:

a) põhivõrgu maanteede ja laiendatud põhivõrgu maanteede ääres asuvad puhkealad, mis on üksteisest maksimaalselt 60 km kaugusel, neil aladel on ohutu parkida ja seal on selleks piisavalt ruumi ning need on varustatud asjakohaste rajatistega, sealhulgas sanitaarruumidega, mis vastavad mitmekesise tööjõu vajadustele, ning

b) artikli 30 lõike 2 punktis c sätestatud nõuded.

4. Liikmesriigid tagavad 31. detsembriks 2040 selliste ohutute ja turvaliste parkimisalade arendamise, mis asuvad põhivõrgu ja laiendatud põhivõrgu maanteede ääres või kuni 3 km sõidu kaugusel üleeuroopalise transpordivõrgu lähimast maanteelt mahasõidust ja keskmiselt on kahe sellise parkimisala vahe maksimaalselt 150 km ning seejuures tagatakse tarbesõidukitele piisav parkimisruum ja järgitakse määruse (EÜ) nr 561/2006 artikli 8a lõikes 1 sätestatud nõudeid. Liikmesriigid võivad keskenduda suure kaubaveomahuga teelõikudele.

5. Liikmesriigid tagavad, et maanteetaristu vastab artikli 30 lõikes 3 sätestatud nõuetele:

a) põhivõrgu olemasoleva taristu puhul 31. detsembriks 2025 ja laiendatud põhivõrgu olemasoleva taristu puhul 31. detsembriks 2030 ning

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

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

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

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

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

Komisjon teavitab teisi liikmesriike kõigist käesoleva artikli kohaselt tehtud eranditest.

Artikkel 32

Maanteetaristu arendamise täiendavad prioriteedid

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

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

b) ummikute leevendamine olemasolevatel maanteedel, eelkõige aruka liikluskorralduse, sealhulgas kellaajast, nädalast või hooajast sõltuvate dünaamiliste ummiku- või teemaksude abil;

c) edasiminek digitaliseerimis- ja automatiseerimisprotsesside osas, uuenduslike tehnoloogiliste lahenduste, sealhulgas arukate ja automaatsete jõustamisvahendite ning sidetaristu kasutuselevõtmine, et parandada kontrolli maanteetransporti reguleerivale liidu õigusraamistikule vastavuse üle;

d) maanteetaristu ehitamisel või ajakohastamisel kõnni- ja rattateede katkematuse ja juurdepääsetavuse tagamine, et edendada aktiivseid liikumisviise, ning asjakohasel juhul aktiivse liikuvuse taristu parandamine, ning

e) selliste ohutute ja turvaliste parkimisalade arendamine, mis tagavad tarbesõidukitele piisava parkimisruumi ja vastavad üldvõrku käsitleva määruse (EÜ) nr 561/2006 artikli 8a lõikes 1 sätestatud nõuetele.

5. JAGU

Lennutransporditaristu

Artikkel 33

Taristukomponendid

1. Lennutransporditaristu koosneb eelkõige järgmisest:

a) õhuruum, lennuliinid ja lennutrassid;

b) lennujaamad, sealhulgas taristu ja seadmed, mis on vajalikud maapealseks tegevuseks ja transporditoiminguteks lennujaamaalal, ning vertipordid;

c) lennujaamade ühendused üleeuroopalise transpordivõrgu muude transpordiliikidega;

d) lennuliikluse korraldamise / aeronavigatsiooniteenuste süsteemid ja nendega seotud seadmed, sealhulgas kosmoses asuvad seadmed;

e) taristu, mis on seotud alternatiivkütustega ja seisvate õhusõidukite elektrivarustusega;

f) taristu, mis on vajalik alternatiivkütuste kohapealseks tootmiseks ja energiatõhususe parandamiseks ning lennujaamade või lennujaamatoimingute (maapealne teenindus, õhusõidukite käitamine ja reisijate maapealne transport) kliima- ja keskkonnamõju ning müratasemе vähendamiseks;

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

h) kosmodroomid.

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

a) kaubalennujaamade puhul moodustab lennujaama läbivate veoste aastane kogumaht vähemalt 0,2 % kõiki liidu lennujaamu läbivate veoste aastasest kogumahust;

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

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

Artikkel 34

Põhivõrgu ja üldvõrgu transporditaristu nõuded

1. Liikmesriigid tagavad järgmise:

a) üleeuroopalise transpordivõrgu lennujaamad, mille reisijateveo aastane kogumaht on üle 12 miljoni reisija, on 31. detsembriks 2040 ühendatud üleeuroopalise raudteevõrguga, sealhulgas võimaluse korral kiirraudteevõrguga, võimaldades seejuures kaugvedusid, välja arvatud juhul, kui konkreetsed geograafilised või olulised füüsilised piirangud takistavad selliste ühenduste loomist;

b) üleeuroopalise transpordivõrgu lennujaamad, mille reisijateveo aastane kogumaht on üle nelja miljoni ja alla 12 miljoni reisija, on 31. detsembriks 2050 ühendatud üleeuroopalise raudteevõrguga, või kui lennujaam asub üleeuroopalise raudteevõrgu linnatranspordisõlmes või selle läheduses, nimetatud linnatranspordisõlmega raudtee, metroo, kergraudtee, trammi, köisraudtee või erandjuhul muude heiteta ühistranspordilahenduste abil, välja arvatud juhul, kui konkreetsed geograafilised või olulised füüsilised piirangud takistavad selliste ühenduste loomist;

c) igas üleeuroopalise transpordivõrgu lennujaamas on vähemalt üks terminal, mis on mittediskrimineerival viisil avatud kõigile käitajatele ja kasutajatele ning kus kohaldatakse läbipaistvaid ja mittediskrimineerivaid tasusid;

d) lennutransporditaristu suhtes kohaldatakse ühiseid põhistandardeid, mille eesmärk on kaitsta tsiviillennundust ebaseadusliku sekkumise eest ja mille liit on vastu võtnud kooskõlas Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusega (EÜ) nr 300/2008 ([58]);

e) lennuliikluse korraldamise taristu võimaldab ühtse Euroopa taeva rakendamist vastavalt määrustele (EÜ) nr 549/2004, (EÜ) nr 550/2004, (EÜ) nr 551/2004 ja (EL) 2018/1139, lennutransporditoimingute rakendamist, et parandada Euroopa lennundussüsteemi toimivust ja kestlikkust, ning rakendusnormide ja liidu spetsifikatsioonide rakendamist;

f) lennujaamades võetakse kasutusele alternatiivkütuste taristu kooskõlas määrusega (EL) 2023/1804 ning

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

Esimese lõigu punktides a, b ja g osutatud reisijateveo aastane kogumaht on Eurostati poolt viimase kolme aasta kohta avaldatud statistika põhjal kindlaks määratud keskmine maht 18. juulil 2024.

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

Komisjon hindab taotlust esimese lõigu kohaselt esitatud põhjenduste alusel.

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

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

Komisjon teavitab teisi liikmesriike kõigist käesoleva artikli kohaselt tehtud eranditest.

Artikkel 35

Lennutransporditaristu arendamise täiendavad prioriteedid

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

a) lennujaamade energiatõhususe ja tegevuse tõhususe suurendamine;

b) ühtse Euroopa taeva ja koostalitlusvõimeliste süsteemide, eelkõige projekti SESAR raames välja töötatud süsteemide rakendamise toetamine kooskõlas Euroopa lennuliikluse korraldamise üldkavaga, kaasa arvatud selliste süsteemide rakendamise toetamine, mille eesmärk on tagada uute nii mehitatud kui ka mehitamata õhusõidukite ohutu ja täielik integreerimine;

c) digitaliseerimis- ja automatiseerimisprotsesside parandamine, pidades eelkõige silmas ohutuse ja turvalisuse suurendamist;

d) lennujaamade ja muude transpordiliikide taristu vahel ning asjakohastel juhtudel lennujaamade ja linnatranspordisõlmede vahel mitmeliigiliste ühenduste parandamine;

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

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 CO_2 heitega taristu ning muu alternatiivkütuste taristu, mis vastab määrusele (EL) 2023/1804, ning kütuste, mis vastavad Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusele (EL) 2023/2405, ([59]) kasutuselevõtmise kaudu;

f) üldvõrgu ja põhivõrgu lennujaamade, mille reisijateveo aastane kogumaht on alla nelja miljoni reisija, II lisas sätestatud viisil ühendamine võrguga ja asjakohasel juhul vastavate linnatranspordisõlmedega raudtee, metroo, kergraudtee, trammi, köisraudtee või erandjuhul muude heiteta ühistranspordi lahenduste abil, ning

g) seisvate õhusõidukite jaoks eelkonditsioneeritud õhuvarustuse võimaldamise taristu rajamine terminalist eemal asuvatel seisuplatsidel ja väravaga ühendatud seisuplatsidel nendes üleeuroopalise transpordivõrgu lennujaamades, mille reisijateveo aastane kogumaht on alla nelja miljoni reisija.

6. JAGU

Mitmeliigilise kaubaveo terminalide taristu

Artikkel 36

Mitmeliigilise kaubaveo terminalide kindlaksmääramine

1. Üleeuroopalise transpordivõrgu mitmeliigilise kaubaveo terminalid on terminalid, mis on mittediskrimineerival viisil avatud kõigile käitajatele ja kasutajatele ning mis:

a) asuvad II lisas loetletud üleeuroopalise transpordivõrgu meresadamates või nende kõrval;

b) asuvad II lisas loetletud üleeuroopalise transpordivõrgu siseveesadamates või nende kõrval;

c) asuvad II lisas loetletud üleeuroopalise transpordivõrgu lennujaamades või

d) on liigitatud II lisas loetletud üleeuroopalise transpordivõrgu raudteeterminaliks või siseveetee ääres asuvaks terminaliks.

2. Liikmesriigid teevad kõik endast oleneva selle tagamiseks, et üleeuroopalist transpordivõrku teenindavate mitmeliigilise kaubaveo terminalide läbilaskevõime on piisav, võttes arvesse praeguseid ja tulevasi liiklusvooge, eelkõige vooge, mis teenindavad linnatranspordisõlmi, tööstuskeskusi, sadamaid ja logistikakeskusi.

3. Hiljemalt 19. juuliks 2027 teevad liikmesriigid oma territooriumil asuvate mitmeliigilise kaubaveo terminalide turu- ja tulevikuanalüüsi. Kõnealune analüüs peab sisaldama vähemalt järgmist:

a) praeguste ja tulevaste kaubavoogude analüüs transpordiliikide kaupa;

b) üleeuroopalise transpordivõrgu olemasolevate mitmeliigilise kaubaveo terminalide kindlakstegemine oma territooriumil ja uute mitmeliigilise kaubaveo terminalide või olemasolevate terminalide täiendava ümberlaadimisvõimsuse vajaduse hindamine ning

c) punktis b osutatud vajaduste täitmiseks piisava ümberlaadimisvõimsusega mitmeliigilise kaubaveo terminalide asjakohase jaotumise tagamise analüüs, milles võetakse arvesse naaberliikmesriikide piirialadel asuvaid terminale.

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

Liikmesriigid teatavad analüüsi tulemused viivitamata komisjonile.

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

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

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

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

5. Selleks et raudtee-/maanteeterminal või siseveetee ääres asuv terminal saaks olla üleeuroopalise transpordivõrgu osa ja loetletud II lisas, peab see vastama vähemalt ühele järgmisele tingimusele:

a) terminalis ümberlaaditavate veoste aastane kogumaht ületab muu kui puistlasti puhul 800 000 tonni ja puistlasti puhul 0,1 % kõigis liidu meresadamates käideldavate vastavate veoste aastasest kogumahust;

b) see on peamine raudtee-/maanteeterminal, mille liikmesriik on määranud NUTS 2. tasandi piirkonna jaoks, kui selles NUTS 2. tasandi piirkonnas puudub punktile a vastav raudtee-/maanteeterminal;

c) liikmesriik teeb terminali I ja II lisasse kandmise kohta ettepaneku vastavalt käesoleva artikli lõikele 4.

Artikkel 37

Taristukomponendid

Mitmeliigilise kaubaveo terminalid hõlmavad eelkõige järgmist:

a) taristu, mis ühendab eri transpordiliike terminali alal ja selle läheduses;

b) seadmed, nagu kraanad, konveierid või muud ümberlaadimisseadmed veoste üleviimiseks ühelt transpordiliigilt teisele ning seadmed veoste positsioneerimiseks ja ladustamiseks;

c) spetsiaalsed alad, nagu väravaala, vahepealne puhver- ja ooteala, ümberlaadimisala ning sõidu- või laadimisrajad;

d) terminali tõhusaks toimimiseks vajalikud transpordi IKT-süsteemid, näiteks need, mis hõlbustavad taristu läbilaskevõime planeerimist, transporditoiminguid, transpordiliikidevahelisi ühendusi ja ümberlaadimist, ning

e) alternatiivkütuste taristu.

Artikkel 38

Transporditaristu nõuded

1. Liikmesriigid teevad kõik endast oleneva, et tagada õiglasel ja mittediskrimineerival viisil, et kõik mitmeliigilise kaubaveo terminalid, mis on mittediskrimineerival viisil avatud kõigile käitajatele ja kasutajatele ning kohaldavad läbipaistvaid ja mittediskrimineerivaid tasusid II lisas loetletud mere- ja siseveesadamates ning kõikides I lisas esitatud kaartidel kindlaks määratud ja II lisas loetletud raudtee-/maanteeterminalides ja siseveetee ääres asuvates terminalides, vastavad järgmistele nõuetele:

a) need on ühendatud vähemalt kahe transpordiliigiga, mis on piirkonnas olemas;

b) need on 31. detsembriks 2030 varustatud terminalis või maksimaalselt 3 km kaugusel terminalist vähemalt ühe määruse (EL) 2023/1804 artikli 2 punktis 52 määratletud laadimisjaamaga, mis on ette nähtud raskesõidukite teenindamiseks, ning asjakohasel juhul ühe kõnealuse määruse artikli 2 punktis 59 määratletud tanklaga, mida kasutatakse vesiniku jaoks ja mis on ette nähtud raskeveokite teenindamiseks, ning

c) need on varustatud digitaalsete vahenditega, et hõlbustada 31. detsembriks 2030:

i) tõhusaid terminalitoiminguid, kusjuures need vahendid võivad hõlmata fotoväravaid, terminali operatsioonisüsteeme, juhi digitaalset sisse- ja väljaregistreerimist, kaameraid või ümberlaadimisseadmete andureid ning raudteeäärseid kaamerasüsteeme, ning

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

2. Liikmesriigid teevad kõik endast oleneva selleks, et tagada õiglasel ja mittediskrimineerival viisil, et 31. detsembriks 2030 on lõikes 1 osutatud mitmeliigilise kaubaveo terminalidel, mis on raudteevõrguga ühendatud ja kus tehakse vertikaalset ümberlaadimist, piisav ümberlaadimisvõimsus ja suutlikkus käidelda järgmisi kraana abil liigutatavaid ühendveo laadimisüksusi: konteiner, vahetusveovahend ja poolhaagis.

3. Liikmesriigid teevad kõik endast oleneva, et tagada õiglasel ja mittediskrimineerival viisil, et lõikes 1 osutatud mitmeliigilise kaubaveo terminalid, mis on ühendatud raudtee põhivõrgu või raudtee laiendatud põhivõrguga, on võimelised ilma manipuleerimiseta vastu võtma 740 m pikkuseid ronge, või kui see ei ole majanduslikult tasuv, piisavate meetmeete võtmine 740 m pikkuste rongide vastuvõtmise tõhususe parandamiseks 31. detsembriks 2040.

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

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

Komisjon hindab taotlust esimese lõigu kohaselt esitatud põhjenduste alusel.

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

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

Komisjon teavitab teisi liikmesriike kõigist käesoleva artikli kohaselt tehtud eranditest.

Artikkel 39

Mitmeliigilise transporditaristu arendamise täiendavad prioriteedid

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

a) eri transpordiliikide vaheliste ühenduste hõlbustamine;

b) mitmeliigilist transporti takistavate peamiste tehniliste ja haldustakistuste kõrvaldamine, sealhulgas elektroonilise kaubaveoteabe kasutamise kaudu;

c) sujuva teabevoo arendamine, mis võimaldab transporditeenuste osutamist kogu üleeuroopalises transpordisüsteemis;

d) koostalitlusvõime hõlbustamine andmete jagamisel, andmetele juurdepääsul ja andmete taaskasutamisel transpordiliikide piires ja nende vahel;

e) asjakohasel juhul selle edendamine, et haruteed ja mitmeliigilise kaubaveo terminalid üleeuroopalises transpordivõrgus võimaldaksid ilma manipuleerimiseta käidelda 740 m pikkuseid ronge;

f) väljumis- ja saabumisteede pikendamine ja elektrifitseerimine, signaalimissüsteemide kohandamine ja rööbastee konfiguratsiooni parandamine;

g) asjakohasel juhul selle edendamine, et haruteed viidaks üle Euroopa standardsele nominaalsele rööpmelaiusele 1 435 mm, ning

h) sellise mitmeliigilise transporditaristu edendamine, mis hõlbustab tõhusat üleminekut säästvatele transpordiliikidele.

7. JAGU

Linnatranspordisõlmed

Artikkel 40

Linnatranspordisõlmede komponendid

1. Linnatranspordisõlm hõlmab eelkõige järgmist:

a) üleeuroopalise transpordivõrgu osaks oleva linnatranspordisõlme transporditaristu, sealhulgas möödasõidud, ning

b) üleeuroopalisele transpordivõrgule juurdepääsu punktid, mis on mittediskrimineerival viisil avatud kõigile käitajatele ja kasutajatele, eelkõige sadamad, lennujaamad, samuti raudteejaamad, bussiterminalid ja mitmeliigilise kaubaveo terminalid.

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

Artikkel 41

Linnatranspordisõlmede nõuded

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

a) alternatiivkütuste laadimis- ja tankimistaristu kättesaadavus kooskõlas määrusega (EL) 2023/1804;

b) 31. detsembriks 2027:

i) iga linnatranspordisõlme kohta sellise säästva linnalise liikumiskeskkonna kava vastuvõtmine, mis hõlmab muu hulgas meetmeid eri transpordiliikide integreerimiseks ja kestlikule liikuvusele üleminekuks, heiteta ja vähese heitega tõhusa liikuvuse, sealhulgas linnalogistika edendamiseks, õhusaaste ja müra vähendamiseks ning asjakohasel juhul kasutajate transpordile juurdepääsu hindamiseks, ja selle kava üle järelevalve teostamine, ning

ii) linnalise liikumiskeskkonna andmete kogumine ja komisjonile esitamine iga linnatranspordisõlme kohta kestlikkuse, ohutuse ja juurdepääsetavuse valdkonnas vastavalt lõikes 2 osutatud näitajatele ja metoodikale;

c) 31. detsembriks 2030 mitmeliigilise reisijateveo sõlmpunktide väljaarendamine, et hõlbustada esimese ja viimase kilomeetri ühendusi, sealhulgas juurdepääsu ühistransporditaristule ja aktiivsetele liikumisviisidele, ning seejuures on need varustatud vähemalt ühe määruse (EL) 2023/1804 artikli 2 punktis 52 määratletud laadimisjaamaga, mis on ette nähtud busside teenindamiseks; ühtlasi analüüsivad liikmesriigid sellistes sõlmpunktides kõnealuse määruse artikli 2 punktis 59 määratletud tanklate väljaarendamist, mida kasutatakse vesiniku jaoks ja mis on ette nähtud busside teenindamiseks, ning

d) tuginedes sotsiaal-majanduslikule kulude-tulude analüüsile, 31. detsembriks 2040 vähemalt ühe sellise mitmeliigilise kaubaveo terminali väljaarendamine, mis tagab linnatranspordisõlmes või selle läheduses piisava ümberlaadimisvõimsuse, kui sellist terminali veel ei ole.

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

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

Komisjon võtab hiljemalt 19. juuliks 2025 vastu rakendusakti, milles:

a) määratakse kindlaks piiratud hulk näitajad, mida kasutatakse käesoleva artikli lõike 1 punktis b sätestatud andmete kogumiseks;

b) kehtestatakse käesoleva artikli lõike 1 kohase andmete kogumise ja esitamise metoodika ning

c) määratakse kindlaks kõnealuste andmete esitamise individuaalsed tähtajad.

Need tähtajad on vahemikus kolm kuni viis aastat.

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

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

3. Komisjon loob hiljemalt 19. juuliks 2025 ka internetiliidese, mis võimaldab asjaomastel ametiasutustel säästva linnalise liikumiskeskkonna kavad ja lõike 1 punktis b osutatud näitajad esitada ning annab liikmesriikidele võimaluse tagada, et need kavad ja näitajad on esitatud.

4. Ilma et see piiraks artikli 8 lõike 5 kohaldamist, määravad liikmesriigid hiljemalt 19. juuliks 2025 säästva linnalise liikumiskeskkonna kava riikliku kontaktpunkti ja kehtestavad säästva linnalise liikumiskeskkonna kava riikliku programmi, mille eesmärk on toetada linnatranspordisõlmi käesoleva artikli lõike 1 punkti b alapunktis i osutatud säästva linnalise liikumiskeskkonna kavade vastuvõtmisel ja rakendamisel.

Artikkel 42

Linnatranspordisõlmede täiendavad prioriteedid

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

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

b) üleeuroopalise transpordivõrgu taristu ning piirkondliku ja kohaliku säästva transpordi taristu sujuv ühendamine, mis võib hõlmata järgmist:

   i) reisijate puhul võimalus saada teavet, broneerida reise ja maksta nende eest ning saada pileteid digitaalsete mitmeliigilise liikuvuse teenuste kaudu, et võimaldada sõidukite optimeeritud marsruute, eesmärgiga parandada liiklusvoogude juhtimist, liiklusohutust ning vähendada ummikuid ja õhusaastet, ning

   ii) kaubaveo puhul linnalogistikarajatised, mille eesmärk on tõhustada tarnete konsolideerimist linnapiirkondades, näiteks mikrologistikakeskused ja rattalogistikakeskused, eelkõige need, mis on ühendatud raudtee- ja veetransporditaristuga;

c) raudtee- ja maanteetaristu ning asjakohasel juhul siseveeteede, lennu- ja meretransporditaristu vahelise reisijateveotaristu kestlik, sujuv ja ohutu ühendamine, sealhulgas aktiivse liikuvuse taristu integreerimine, eeskätt transporditaristu ehitamisel või ajakohastamisel;

d) raudtee- ja maanteetaristu ning asjakohasel juhul siseveeteede, lennu- ja meretransporditaristu vahelise kaubaveotaristu kestlik, sujuv ja ohutu ühendamine ning asjakohased ühendused logistikaplatvormide ja -rajatistega;

e) linnapiirkondi läbiva raudtee- ja maanteetranspordi negatiivse mõju leevendamine;

f) tõhusa ja vähe müra tekitava heiteta transpordi ja liikuvuse edendamine, sealhulgas linna reisijate- ja kaubaveoks ette nähtud sõidukipargi keskkonnasäästlikumaks muutmine;

g) asjakohasel juhul ühistranspordi ja aktiivse liikuvuse osakaalu suurendamine selliste meetmete kaudu, millega suunatakse peamiselt reisijate liikuvust nende transpordiliikide poole, sealhulgas ohutu ja turvaline aktiivsete liikumisviiside taristu;

h) vähe müra tekitava ja vähese CO_2 heitega tõhusa kaubaveo edendamine linnades;

i) asjakohasel juhul juurdepääsetavuse suurendamine linna- ja maapiirkondade puhul ja nendevahelise ühenduvuse parandamine ning juurdepääs arukale, säästvale ja taskukohasele transpordile ning

j) selliste konkreetsete meetmete vastuvõtmine, millega edendatakse kõigile käitajatele avatud juurdepääsuga IKT-vahendite ja intelligentsete transpordisüsteemide laiemat kasutuselevõttu, et võimaldada sõidukite optimeeritud marsruute, eesmärgiga parandada liiklusvoogude juhtimist, vähendada ummikuid ja õhusaastet ning parandada liiklusohutust, samuti anda reaalajas teavet alternatiivkütuste taristu kättesaadavuse kohta.

IV PEATÜKK

ARUKAT JA VASTUPIDAVAT TRANSPORTI KÄSITLEVAD SÄTTED

Artikkel 43

Transpordi IKT-süsteemid

1. Transpordi IKT-süsteemid peavad võimaldama läbilaskevõime ja liikluse korraldamist ning teabevahetust transpordiliikide piires ja nende vahel seoses mitmeliigilise transpordi toimingute ja transpordiga seotud lisaväärtusteenustega, samuti vastupidavuse, ohutuse, turvalisuse, ummikute, tegevuse tulemuslikkuse ja keskkonnatoime parandamist ning lihtsustatud haldusmenetlusi. Transpordi IKT-süsteemid peavad hõlbustama ka sujuvat ühendust taristu ja liikuvate varade vahel.

2. Selleks et tagada koostalitlusvõimeliste põhifunktsioonide olemasolu kõigis liikmesriikides, võetakse kogu liidus kooskõlas liidu õiguses kehtestatud erisätetega ja nende piires kasutusele järgmised transpordi IKT-süsteemid:

a) raudteede puhul: ERTMS, kaubaveo- ja reisijateveoteenuste telemaatilised rakendused, millele on osutatud koostalitluse tehnilises kirjelduses, eelkõige Shift2Raili ja Euroopa raudtee ühisettevõtte töö tulemused;

b) siseveeteede puhul: jõeteabeteenused;

c) maanteetranspordi puhul: intelligentsed transpordisüsteemid;

d) meretranspordi puhul: laevaliikluse korraldamiseks laevaliikluse seire- ja teabesüsteemi teenused ning teabevahetuseks Euroopa merenduse ühtsete kontaktpunktide keskkond;

e) lennutranspordi puhul: lennuliikluse korraldamise / aeronavigatsiooniteenuste süsteemid, eelkõige need, mis tulenevad projektist SESAR, ning

f) mitmeliigilise transpordi puhul: elektrooniline kaubaveoteave (eFTI).

3. Asjakohasel juhul võivad liikmesriigid edendada üleeuroopalises transpordivõrgus koordineeritud ja ühtlustatud viisil ka muid transpordi IKT-süsteeme. Need võivad hõlmata raudteede digitaliseerimise parandamist, liidu liikuvuse andmeruumi edendamist ning ettevõtjatevahelist andmevahetust hõlbustavaid raamistikke, kui liit on need kehtestanud, mille eesmärk on tarneahela läbipaistvuse tagamine ja optimeerimine, ning asjakohast IKT-taristut kui aruka jõustamise vahendit, mis võimaldab ettevõtjate ja täitevasutuste vahel andmete reaalajas vahetamist, mis on vajalik kontrollimaks kohaldatavate regulatiivsete nõuete järgimist, sealhulgas sõidukite liikumise ajal.

Artikkel 44

Kestlikud kaubaveoteenused

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

a) soodustada transporditaristu kestlikku kasutamist, sealhulgas selle tõhusat haldamist;

b) edendada uuenduslike transporditeenuste, sealhulgas Euroopa mereruumi raames lähimereveoühenduste ja transpordi IKT-süsteemide kasutuselevõttu, ning nende teenuste peamiselt keskkonna- ja ohutusalaste eesmärkide saavutamiseks vajaliku täiendava taristu arendamist;

c) hõlbustada mitmeliigilise transpordi teenuseid, sealhulgas vajalikke kaasnevaid teabevooge, ning parandada logistikaahelas osalejate, sealhulgas kaubasaatjate, käitajate, teenuseosutajate ja nende klientide koostööd;

d) soodustada ressursitõhusust ning heiteta ja vähese heitega käitamist, eelkõige tehnoloogia, toimingute, sõidukite veojõu, sõitmise/liikumapanemise, süsteemide ja toimingute planeerimise valdkonnas, või

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

Artikkel 45

Uued tehnoloogiad ja innovatsioon

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

a) toetada ja edendada transpordi CO_2 heite vähendamist ülemineku kaudu heiteta ja vähese heitega sõidukitele, rongidele, laevadele ja õhusõidukitele, mis kasutavad alternatiivkütuseid, ning muu uuendusliku ja kestliku transpordi- ja võrgutehnoloogia kasutuselevõtu kaudu;

b) edendada kujunemisjärgus kestlikke tehnoloogiaid, et edendada ja lihtsustada reisijate ja kauba transporti ja liikuvust;

c) tõhustada kõigi transpordiliikide CO_2 heite vähendamist, soodustades energiatõhusust, võtta kasutusele alternatiivkütustel töötavad heiteta ja vähese heitega lahendused, ning luua vastav taristu, võimaluse korral sünergia kaudu üleeuroopalise energiavõrguga;

d) toetada uue digitehnoloogia kasutuselevõttu, eelkõige edendada andmevahetust ja katkematu hõlmavusega ühenduvustaristut kogu võrgus, et tagada digitaalse taristu kõrgeim tase ja parim toimimine ning saavutada ulatuslikum automatiseerimine, keskendudes eriti raudteesektorile;

e) parandada inimeste liikumise ja kaubaveo ohutust ja kestlikkust;

f) parandada võrgu toimimist, haldamist, juurdepääsetavust, koostalitlusvõimet, mitmeliigilisust ja tõhusust, sealhulgas digitaalsete mitmeliigilise liikuvuse teenuste, näiteks liikuvuse kui teenuse lahenduste arendamise kaudu;

g) edendada tõhusaid viise kõigile transporditeenuste kasutajatele ja osutajatele ühenduste, koostalitlusvõime ja mitmeliigilise transpordi kohta ning nende transpordivalikute keskkonnamõju kohta hõlpsasti kättesaadava ja arusaadava teabe pakkumiseks;

h) edendada negatiivse välismõju, nagu ummikute, tervisekahju ja igat liiki saastamise, sealhulgas müra ja heite vähendamise meetmeid;

i) võtta kasutusele turvalisuse tagamise tehnoloogia;

j) parandada transporditaristu vastupidavust häiringutele ja kliimamuutustele taristu ajakohastamise ja projekteerimise ning digitaalsete küberturvaliste lahenduste abil, mille eesmärk on kaitsta võrku loodusõnnetuste ja inimtegevusest tingitud katastroofide korral, ning

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

Esimese lõigu punkti b kohaldamisel võib asjaomane transporditaristu:

i) hõlmata juurdepääsu võrgule, torujuhtmeid ja muid energiavarustuseks vajalikke rajatisi;

ii) võtta arvesse taristu ja sõiduki liidest, sealhulgas nutilaadimist ja kahesuunalist laadimist;

iii) hõlmata transpordi IKT-süsteeme;

iv) toimida energiakeskusena, mis teenindab eri transpordiliike, et ühendada kohalik puhta energia tootmine heiteta liikuvuse rakendustega, ning

v) aidata kaasa muude majanduse CO_2 heite vähendamist kiirendavate tehnoloogiate kasutuselevõtule.

Artikkel 46

Taristu vastupidavus

1. Ühishuviprojektide kavandamisel ja rakendamisel teevad liikmesriigid kõik asjakohased jõupingutused, et suurendada taristu turvalisust ja vastupidavust kliimamuutustele, looduslikele ohtudele, hübriidohtudele, inimtegevusest tingitud katastroofidele, õnnetustele ja töökatkestustele ning liidu transpordisüsteemi toimimist mõjutavatele tahtlikele häiretele. Eelkõige võetakse arvesse järgmist:

a) vastastikune sõltuvus, seosed ja ahelmõju teiste võrkudega, nagu telekommunikatsiooni- ja elektrivõrk;

b) ohutus, turvalisus ja toimimine olukorras, kus ohte on mitu;

c) taristu struktuurielementide kvaliteet, pidades silmas taristu kogu olelusringi ja pöörates erilist tähelepanu keskkonnatingimustele ja tulevastele prognoositavatele ilmastikutingimustele;

d) elanikkonnakaitse vajadused häiringutele reageerimise korral, sealhulgas seoses ohtlike kaupade transpordiga, ning

e) küberturvalisus ja taristu vastupidavus, pöörates erilist tähelepanu piiriülesele taristule.

2. Selliste ühishuviprojektide puhul, mille keskkonnamõju tuleb hinnata kooskõlas direktiiviga 2011/92/EL, tuleb tagada kliimakindlus. Kliimakindluse tagamisel võetakse arvesse uusimaid kättesaadavaid parimaid tavasid ja suuniseid, et tagada transporditaristu vastupidavus kliimamuutuste kahjulikule mõjule; selleks hinnatakse kliimatundlikkust ja -riski, nähakse ette asjakohased kohanemismeetmed ning võetakse kulude-tulude analüüsis arvesse kasvuhoonegaaside heite kulusid. Ilma et see piiraks muude liidu õigusaktide kohaldamist, ei kohaldata seda nõuet selliste projektide suhtes, mille keskkonnamõju hindamise hankemenetlust alustati enne 18. juulit 2024.

3. Hiljemalt 19. juuliks 2026 hindab komisjon tihedas koostöös asjaomaste liikmesriikidega põhivõrgu vastupidavust ja haavatavust kliimamuutuste tagajärgede suhtes; hinnangu põhjal võib komisjon välja töötada ja teha üldsusele kättesaadavaks parimad tavad seoses võimalike kohanemismeetmetega võrgu vastupidavuse tagamiseks.

Artikkel 47

Oht julgeolekule või avalikule korrale

1. Liikmesriigid teevad kõik endast oleneva, et tagada, et üleeuroopalise transpordivõrgu taristu on kaitstud julgeoleku- või avaliku korra ohtude eest, hinnates julgeoleku või avaliku korraga seotud võimalikke riske, mis tulenevad kolmanda riigi ettevõtja osalemisest ühishuviprojektis või sellisele projektile kaasaaitamisest.

2. Selleks et teha kindlaks, kas kolmanda riigi ettevõtja osalemine ühishuviprojektis võib julgeoleku või avaliku korraga seotud põhjustel tõenäoliselt mõjutada taristut, võivad liikmesriigid arvesse võtta osalemise võimalikku mõju muu hulgas järgmisele:

a) taristu ehitamiseks, käitamiseks ja hooldamiseks vajalike sisendite tarnimine, ning

b) juurdepääs tundlikule teabele, sealhulgas isikuandmetele, või võime sellist teavet seoses taristu ehitamise, käitamise ja hooldamisega kontrollida.

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

3. Ilma et see piiraks määruse (EL) 2019/452 kohaldamist ning iga liikmesriigi ainuvastutust oma riikliku julgeoleku eest kooskõlas ELi lepingu artikli 4 lõikega 2 ja õigust kaitsta oma olulisi julgeolekuhuve kooskõlas ELi toimimise lepingu artikliga 346, teavitab liikmesriik, kui ta leiab, et kolmanda riigi ettevõtja osalemine ühishuviprojektis või sellisele projektile kaasaaitamine võib julgeoleku või avaliku korraga seotud põhjustel tõenäoliselt mõjutada üleeuroopalise transpordivõrgu taristut, komisjoni mis tahes asjakohastest meetmetest, mis on võetud sellise riski maandamiseks.

4. Käesolevat artiklit ei kohaldata ühishuviprojekti puhul füüsilise isiku osaluse ega panuse suhtes, sealhulgas sellise füüsilise isiku suhtes, kes osutab kolmanda riigi ettevõttes teatava ajavahemiku jooksul teisele isikule ja tema juhtimise all teenuseid, mille eest kõnealune füüsiline isik saab tasu.

Artikkel 48

Sõjaväeline liikuvus

1. Kui ehitatakse või ajakohastatakse taristut üleeuroopalise transpordivõrgu nendes osades, mis kattuvad sõjaväelise transpordivõrguga, mis on kindlaks määratud dokumendis „Sõjaväelise liikuvusega seotud sõjalised nõuded ELi piires ja väljaspool ELi“, mille nõukogu kiitis heaks 26. juunil 2023 ja 23. oktoobril 2023, ning mis tahes hilisemas sõjalisi nõudeid muutvas dokumendis, mis edaspidi heaks kiidetakse, kaaluvad liikmesriigid, kas on vajalik, asjakohane ja teostatav minna kaugemale käesoleva määruse III peatükis sätestatud nõuetest, et võtta arvesse vägede ja materjali sõjaväelise transpordi massi, suurust või ulatust.

2. Hiljemalt 19. juuliks 2025 ja võttes arvesse liikmesriikide põhiseadusest tulenevaid nõudeid, viib komisjon läbi uuringu, et teha kindlaks, millised on võimalused lühikese etteteatamisega suurteks liikumisteks kogu liidus, sealhulgas sõjaväeliseks liikuvuseks. Selle uuringu käigus konsulteerib komisjon liikmesriikidega.

Artikkel 49

Hooldus ja projekti olelusring

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

a) et üleeuroopalise transpordivõrgu taristut hooldatakse nii, et selle puhul on kogu kasutusea jooksul tagatud kõrge teenus- ja ohutustase, mis on kohandatud liiklusvoole, ning ehitamise või ajakohastamise kavandamisel võetakse arvesse selle ennetava hoolduse vajadusi, vastupidavuse parandamist ja hinnangulisi kulusid taristu kogu kasutusea jooksul;

b) maanteede ja vajaduse korral siseveeteede taristu pikaajaliste hoolduskavade kehtestamine ning

c) kooskõla üleeuroopalise transpordivõrgu arendamisega seotud raudteetaristu hooldus- ja uuendusvajaduste ning direktiivi 2012/34/EL artikli 8 lõikes 1 osutatud raudteetaristu arendamise suunava strateegia ja direktiivi 2012/34/EL artiklis 30 osutatud lepingu vahel.

Artikkel 50

Kõigi kasutajate juurdepääs

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

a) transpordivaesust kogevatele või haavatavas olukorras olevatele inimestele, sealhulgas puuetega või piiratud liikumisvõimega inimestele, ning

b) inimestele, kes elavad äärepoolseimates piirkondades ning muudes äärepoolsetes, maa-, saare-, perifeersetes ja mägipiirkondades ning hõredalt asustatud piirkondades.

V PEATÜKK

EUROOPA TRANSPORDIKORIDORIDE VAHENDITE JA HORISONTAALSETE PRIORITEETIDE RAKENDAMINE

Artikkel 51

Euroopa transpordikoridoride vahend ja horisontaalsed prioriteedid

1. Euroopa transpordikoridorid on vahend, millega hõlbustatakse üleeuroopalise transpordivõrgu põhivõrgu ja laiendatud põhivõrgu osade koordineeritud rakendamist, ning nende eesmärk on eelkõige parandada piiriüleseid ühendusi, et rajada puuduvad ühendused ja kõrvaldada kitsaskohad liidus ning, kui see on asjakohane, parandada ühendusi naaberriikide üleeuroopalise transpordivõrguga.

2. Selleks et saavutada ressursitõhus mitmeliigiline transport ja aidata parema territoriaalse koostöö kaudu kaasa ühtekuuluvusele, keskendutakse Euroopa transpordikoridoride puhul järgmisele:

a) transpordiliikide integreerimine, et tugevdada kõige keskkonnasõbralikumaid transpordiliike, eelkõige raudtee-, sisevee- ja lähimerevedu;

b) võrgu koostalitlusvõime ja katkematus;

c) taristu koordineeritud arendamine kõigi transpordiliikide puhul, eelkõige piiriülestes lõikudes, pidades eeskätt silmas koostalitlusvõimelise raudtee-kaubaveosüsteemi ja toimiva pikamaa raudtee-, sealhulgas kiirraudtee-reisijateveovõrgu arendamist kogu liidus ning pidades samuti silmas siseveeteede ja meretransporditaristu tõhusa ja kestliku muude transpordiliikidega integreerimise tagamist;

d) transpordi digitaliseerimist ja koostalitlusvõimet teenivate uuenduslike lahenduste koordineeritud ja integreeritud väljatöötamise ja kasutuselevõtu toetamine, ning

e) alternatiivkütuste taristu kasutuselevõtu edendamine.

3. Euroopa transpordikoridorid võimaldavad liikmesriikidel saavutada kooskõlastatud ja sünkroniseeritud lähenemisviisi taristusse investeerimisel.

4. Üleeuroopalise transpordivõrgu rakendamise kaks horisontaalset prioriteeti on ERTMS ja Euroopa mereruum. Käesoleva peatüki kohaselt loodud vahendid hõlbustavad ERTMSi õigeaegset kasutuselevõttu ning meretransporditaristu ja -teenuste integreerimist üleeuroopalisse transpordivõrku.

Artikkel 52

Euroopa transpordikoridoride ja horisontaalsete prioriteetide koordineerimine

1. Selleks et hõlbustada Euroopa transpordikoridoride, ERTMSi ja Euroopa mereruumi koordineeritud rakendamist, määrab komisjon kokkuleppel asjaomaste liikmesriikidega ning pärast konsulteerimist Euroopa Parlamendi ja nõukoguga ning, kui see on asjakohane, Euroopa transpordikoridoridesse kuuluvate naaberriikidega, iga koridori ja iga horisontaalse prioriteedi jaoks ühe Euroopa koordinaatori.

2. Euroopa koordinaatori valimisel lähtutakse eelkõige tema teadmistest transpordi, suurprojektide rahastamise ning sotsiaal-majandusliku ja keskkonnaalase hindamisega seotud küsimustes ning tema kogemustest liidu poliitika kujundamisel. Euroopa koordinaator valitakse kuni nelja aasta pikkuseks ametiajaks, mida võib pikendada. Euroopa koordinaatori volitused on seotud ühe koridori või horisontaalse prioriteedi rakendamisega.

3. Komisjoni otsuses Euroopa koordinaatori määramise kohta täpsustatakse, kuidas tuleb lõigetes 5, 6 ja 7 osutatud ülesandeid täita.

4. Euroopa koordinaator tegutseb komisjoni nimel ja eest; komisjon osutab vajalikke sekretariaaditeenuseid.

5. Euroopa koordinaatorid teevad järgmist:

a) toetavad asjaomase Euroopa transpordikoridori või horisontaalse prioriteedi koordineeritud rakendamist;

b) koostavad koos asjaomaste liikmesriikidega tööplaani ja teostavad asjakohasel juhul Euroopa transpordikoridoridesse kuuluvate naaberriikidega konsulteerides järelevalvet selle rakendamise üle vastavalt artiklile 54;

c) konsulteerivad kõnealuse tööplaani ja selle rakendamise osas vastavalt koridorifoorumiga või horisontaalsete prioriteetide nõuandefoorumiga ning teavitavad foorumit korrapäraselt tööplaani rakendamisest;

d) teatavad liikmesriikidele, Euroopa transpordikoridoridesse kuuluvatele naaberriikidele, Euroopa Parlamendile ning komisjonile ja vajaduse korral teistele Euroopa transpordikoridori või horisontaalse prioriteedi arendamises otseselt osalevatele üksustele võimalikest tekkinud raskustest, eelkõige juhul, kui koridori või horisontaalse prioriteedi arendamine on takistatud, et aidata leida sobivaid lahendusi, ning

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

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

a) aidata määrata kindlaks Euroopa transpordikoridoride raudtee-kaubaveoliinidel toimuva raudtee-kaubaveoga seotud prioriteedid ja investeerimisvajadused, võttes arvesse üleeuroopalise transpordivõrgu jaoks tulenevat kasu ja käesolevas määruses sätestatud üldisi valmimiskuupäevi, ning

b) teostada järelevalvet raudtee-kaubaveoteenuste toimimise üle ning teha kindlaks võimalikud takistused, näiteks tehnilised, haldusalased ja käitamisega seotud takistused, pöörates erilist tähelepanu piiriülesele mõõtmele, ning anda sellega seoses soovitusi, kui see on asjakohane.

7. Euroopa transpordikoridoride Euroopa koordinaatorid:

a) teevad tihedat koostööd asjaomaste liikmesriikidega, et aidata määrata kindlaks Euroopa transpordikoridoride raudtee-reisijateveoliinidega seotud prioriteedid ja investeerimisvajadused, ning

b) teostavad järelevalvet raudtee-reisijateveoteenuste toimimise üle ning teevad kindlaks võimalikud takistused, näiteks tehnilised, haldusalased ja käitamisega seotud takistused, pöörates erilist tähelepanu piiriülesele mõõtmele, ning annavad sellega seoses soovitusi, kui see on asjakohane.

8. Euroopa transpordikoridoride Euroopa koordinaatorid teevad tihedat koostööd asjaomaste liikmesriikidega, et hõlbustada asjakohasel juhul kontakte ja koordineerimist merendusvaldkonna ja siseveeteede esindajate vahel, et suurendada nende omavahelist koostoimet.

9. Määruse (EL) 2021/1153 artikli 14 lõike 4 kohaselt konsulteerib komisjon Euroopa transpordikoridori või horisontaalsete prioriteetide jaoks Euroopa ühendamise rahastust liidu rahaliste vahendite eraldamise taotlusi läbi vaadates Euroopa koordinaatoriga tema pädevuse raames, et tagada iga koridori või horisontaalse prioriteedi järjepidevus ja areng, võttes samas arvesse võrguühendusi. Euroopa koordinaator kontrollib, kas liikmesriikide või asjakohasel juhul naaberriikide poolt Euroopa ühendamise rahastust kaasrahastamiseks esitatud projektid on kooskõlas käesoleva artikli lõike 5 punktis b osutatud tööplaani prioriteetidega.

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

Artikkel 53

Euroopa transpordikoridoride ja horisontaalsete prioriteetide juhtimine

1. Iga Euroopa transpordikoridori ja horisontaalse prioriteedi puhul abistavad asjaomast Euroopa koordinaatorit tema tööplaani ja selle rakendamisega seotud ülesannete täitmisel sekretariaat ja nõuandefoorum (vastavalt „koridorifoorum“ ja „horisontaalse prioriteedi nõuandefoorum“).

2. Koridorifoorumi asutab ametlikult ja seda juhib Euroopa koordinaator. Asjaomased liikmesriigid lepivad kokku neis liikmetes, kes osalevad koridorifoorumil nende vastavat Euroopa transpordikoridori osa puudutavates küsimustes, tagavad raudtee-kaubaveo haldusstruktuurid esindatuse ning hõlbustavad muude asjaomaste taristuettevõtjate, näiteks meresadamate ja siseveesadamate käitajate esindatuse tagamist.

3. Komisjon konsulteerib Euroopa transpordikoridoridesse kuuluvate naaberriikidega liikmete teemal, kes osalevad koridorifoorumil nende vastavat Euroopa transpordikoridori osa puudutavates küsimustes.

4. Kokkuleppel asjaomaste liikmesriikidega võib Euroopa koordinaator moodustada ja juhtida koridoriga tegelevaid töörühmi, kes keskenduvad oma töös järgmisele:

a) uue tehnoloogia ja taristu koostalitlusvõime ja kasutuselevõtt;

b) taristuprojektide koordineeritud arendamine ja rakendamine piiriülestes lõikudes;

c) piiriülesed raudtee-reisijateveoteenused;

d) tegevusalased kitsaskohad;

e) linnatranspordisõlmed;

f) koostöö kolmandate riikidega ning

g) muud teemad, mida peetakse vajalikuks.

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

5. Horisontaalse prioriteedi nõuandefoorumi asutab ja seda juhib Euroopa koordinaator. Asjaomased liikmesriigid ning vajaduse korral ja viimastega kokkuleppel asjaomaste naaberriikide ja vastavate sektorite esindajad võivad osaleda horisontaalse prioriteedi nõuandefoorumil. Iga liikmesriik määrab ERTMSi nõuandefoorumile ühe vastutava riikliku esindaja, kes osaleb selles liikmesriigis ERTMSi kasutuselevõtu koordineerimises. Euroopa koordinaator võib moodustada ka ajutisi töörühmi.

6. Asjaomased liikmesriigid teevad Euroopa koordinaatoriga koostööd, osalevad koridorifoorumil ja horisontaalse prioriteedi nõuandefoorumil ning annavad Euroopa koordinaatorile käesolevas artiklis sätestatud ülesannete täitmiseks vajalikku teavet, sealhulgas üleeuroopalise transpordivõrgu arendamisele kaasa aitavates asjaomastes riiklikes kavades ja programmides sisalduvat teavet koridoride arendamise kohta.

7. Euroopa koordinaator võib tööplaani ja selle rakendamise osas konsulteerida piirkondlike ja kohalike ametiasutustega, taristuettevõtjatega, transpordiettevõtjatega ning eelkõige ettevõtjatega, kes on raudtee-kaubaveo haldusstruktuuride liikmed, tarniva tööstusega, transpordikasutajatega ja asjaomaste sidusrühmadega. Samuti võib direktiivi (EL) 2021/1187 kohaldamisalasse kuuluvate ühishuviprojektide rakendamisega seoses konsulteerida kõnealuse direktiivi artikli 2 punktis 6 määratletud määratud asutustega. Lisaks teeb ERTMSi eest vastutav Euroopa koordinaator tihedat koostööd Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusega (EL) 2016/796 ([60]) loodud Euroopa Liidu Raudteeameti ja Euroopa Raudtee Ühisettevõttega ning Euroopa mereruumi koordinaator teeb tihedat koostööd Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusega (EÜ) nr 1406/2002 ([61]) loodud Euroopa Meresõiduohutuse Ametiga.

Artikkel 54

Euroopa koordinaatori tööplaan

1. Iga Euroopa transpordikoridori ja kahe horisontaalse prioriteedi Euroopa koordinaator koostab hiljemalt 19. juuliks 2026 ja seejärel iga nelja aasta tagant tööplaani, mis sisaldab üksikasjalikku analüüsi Euroopa koordinaatori pädevusse kuuluva koridori või horisontaalse prioriteedi rakendamise seisu kohta ning selle vastavuse kohta käesoleva määruse nõuetele ja koridori või prioriteedi edasise arendamise prioriteetidele.

2. Tööplaan koostatakse tihedas koostöös asjaomaste liikmesriikidega ja asjakohasel juhul Euroopa transpordikoridoridesse kuuluvate naaberriikidega ning konsulteerides koridorifoorumiga ja raudtee-kaubaveo haldusstruktuuridega või horisontaalse prioriteedi nõuandefoorumiga. Asjaomased liikmesriigid peavad Euroopa transpordikoridori käsitleva tööplaani heaks kiitma. Konsulteeritakse Euroopa transpordikoridoridesse kuuluvate naaberriikidega. Komisjon esitab tööplaani teavitamise eesmärgil Euroopa Parlamendile ja nõukogule.

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

3. Euroopa transpordikoridori käsitlevas tööplaanis esitatakse asjaomase koridori rakendamise seisu üksikasjalik analüüs, mis hõlmab eelkõige järgmist:

a) koridori omaduste, eelkõige piiriüleste lõikude kirjeldus;

b) analüüs koridori vastavuse kohta transporditaristule esitatavatele nõuetele, mis on sätestatud käesolevas määruses, ja sellega seoses tehtud edusammude, sealhulgas võimalike viivituste kohta;

c) puuduvad ühendused ja kitsaskohad, mis takistavad koridori arendamist, pöörates erilist tähelepanu piiriülestele lõikudele;

d) vajalike investeeringute, sealhulgas koridori, eriti selle piiriüleste lõikude arendamiseks ja valmimiseks vajalike projektide elluviimiseks eraldatud või kavandatud erinevate finantseerimis- ja rahastamisallikate analüüs;

e) investeerimisvajaduste täitmist ja kitsaskohtade kõrvaldamist käsitlevate võimalike lahenduste kirjeldus, eelkõige koridori reisijate- ja kaubaveoliinide ning ühenduste puhul, pidades silmas käesolevas määruses ette nähtud tähtaegade järgimise eesmärki;

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

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

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

Investeeringute analüüsimiseks ja kava koostamiseks teeb Euroopa koordinaator järgmist:

i) võtab arvesse käesoleva määruse artikli 60 lõikes 1 osutatud riiklikke kavasid ja programme;

ii) teeb kooskõlas määruse (EL) nr 913/2010 artikliga 11 raudtee-kaubaveoga seotud aspektides koostööd koridori juhatuse ja nõukoguga;

iii) võtab mitmeliigilise kaubaveo terminalidega seotud aspektides arvesse koridoriga seotud analüüsielemente, liikmesriikide poolt käesoleva määruse artikli 36 lõike 4 kohaselt koostatud tegevuskavasid ja määruse (EL) nr 913/2010 artikli 18 punktis b osutatud nimekirja;

iv) võtab reisijateveoteenustega seotud aspektis arvesse artikli 52 lõike 7 punkti b kohase järelevalve tulemusi ning

v) võtab arvesse Euroopa Kontrollikoja soovitusi ja määratud asutuste tööd, nagu on sätestatud direktiivis (EL) 2021/1187;

g) raudtee-kaubaveo haldusstruktuuride poolt määruse (EL) nr 913/2010 artikli 19 lõike 2 kohaselt tehtud raudtee-kaubaveo tulemuslikkuse jälgimise tulemused ning määruse (EL) nr 913/2010 artikli 9 lõike 1 kohaselt kindlaks määratud eesmärgid, sihid ja meetmed, mille kaudu püütakse saavutada käesoleva määruse artiklis 19 sätestatud käitamisalaseid prioriteete;

h) koostöös asjaomaste liikmesriikide, asjaomaste kohalike ametiasutuste ja säästva linnalise liikumiskeskkonna kava riiklike kontaktpunktidega kindlaks määratud meetmed, mida rakendatakse linnatranspordisõlmedes ja mis võivad aidata kaasa kaubaveo ja reisijateveo tõhusale toimimisele koridoris ning üleeuroopalise transpordivõrgu eesmärkide saavutamisele, olles samal ajal kooskõlas asjaomaste säästva linnalise liikumiskeskkonna kavadega;

i) koostöös asjaomaste liikmesriikidega kindlaks määratud prioriteedid koridori arendamisel;

j) analüüs kliimamuutuste võimaliku mõju kohta taristule ja vajaduse korral kavandatud meetmed kliimamuutustele vastupidavuse suurendamiseks ning

k) kasvuhoonegaaside heite, müra ja asjakohasel juhul muude negatiivsete välismõjude vähendamise meetmed.

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

a) riiklikul planeerimisel prioriteetide seadmine, aidates kindlaks teha rakendamisega seotud probleemid ja kitsaskohad, sealhulgas tegevusalased probleemid igas koridoris või iga horisontaalse prioriteedi puhul;

b) projektide ja investeeringute kavandamine, nendega seotud kulud ja Euroopa transpordikoridoride või horisontaalsete prioriteetide rakendamise hinnanguline ajakava ning

c) vajaduse korral töö piiriüleste taristuprojektide koordineerimiseks, ehitamiseks või haldamiseks vastavalt artikli 8 lõikele 6 loodud ühtse üksuse järelevalveorganis või samalaadses juhtorganis.

Artikkel 55

Rakendusaktid

1. Ilma et see piiraks käesoleva määruse artikli 8 lõike 5 kohaldamist, võtab komisjon ELi toimimise lepingu artikli 172 teise lõigu kohasel asjaomaste liikmesriikide heakskiidul vastu rakendusaktid iga Euroopa transpordikoridori rakendamiseks, mis hõlmavad selle peamisi piiriüleseid lõike, samuti piiratud arvu muude eriprojektide rakendamiseks, mis on koridori toimimise seisukohast keskse tähtsusega, et luua puuduvad ühendused või kõrvaldada peamised kitsaskohad. Rakendusaktidega hõlmatavate projektide valik põhineb analüüsil, milles liikmesriigid on kokku leppinud

käesoleva määruse artikli 54 kohaselt koostatud Euroopa koordinaatorite esimeses tööplaanis. Rakendusaktide eesmärk on tagada sidusate prioriteetide kehtestamine taristu jaoks ning investeeringute kavandamiseks, kehtestades kindlaksmääratud projektide rakendamiseks soovituslikud vahe-eesmärgid ja eeldatava ajakava. Rakendusaktid koostatakse tihedas koostöös asjaomaste liikmesriikidega ja neid ajakohastatakse iga nelja aasta järel või kõnealuste liikmesriikide taotlusel.

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

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

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

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

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

Artikkel 56

Koostöö Euroopa transpordikoridorides ja horisontaalsetes prioriteetides osalevate naaberriikidega

1. Euroopa transpordikoridori või konkreetseid naaberriike hõlmava horisontaalse prioriteedi Euroopa koordinaatoril on õigus teha nende riikidega koostööd ja kaasata neid asjakohastesse koridoride tegevustesse, näiteks koridorifoorumisse või artikli 53 lõigete 2 ja 4 kohaselt loodud töörühmadesse või horisontaalse prioriteedi nõuandefoorumisse, kui see on asjakohane.

2. Euroopa koordinaator võib teha koostööd ka rahvusvaheliste organisatsioonidega, kui ta viib ellu Euroopa transpordikoridoride või horisontaalse prioriteediga seotud tegevusi, mis hõlmavad nende rahvusvaheliste organisatsioonide liikmeks olevaid naaberriike.

3. Liit võib sõlmida asjaomaste naaberriikidega kõrgetasemelisi kokkuleppeid, et saavutada koordineeritud ja sünkroniseeritud lähenemisviis Euroopa transpordikoridoride ja horisontaalsete prioriteetide rakendamisele.

VI PEATÜKK

ÜHISSÄTTED

Artikkel 57

Aruandlus ja järelevalve

1. Liikmesriigid teavitavad komisjoni korrapäraselt, põhjalikult ja läbipaistvalt edusammudest, mida on tehtud üleeuroopalise transpordivõrgu väljakujundamisel ühishuviprojektide rakendamise kaudu ja selleks tehtud investeeringutest.

2. Nimetatud teave sisaldab iga-aastaseid tehnilisi andmeid, mis on seotud III peatükis sätestatud transporditaristu nõuetega, välja arvatud juhul, kui sellist teavet on üleeuroopalise transpordivõrgu tasandil muude liidu rakenduste või andmebaaside jaoks juba kogutud.

3. Edastamine tagatakse automaatselt üleeuroopalise transpordivõrgu interaktiivse geograafilise ja tehnilise infosüsteemi (TENtec) kaudu. Kuni TENteci automatiseeritud andmevahetusfunktsioon hakkab täies ulatuses toimima, tagatakse selline edastamine iga kahe aasta järel.

4. Ühishuviprojektidega seotud investeeringute puhul edastavad liikmesriigid iga kahe aasta järel finantsandmed iga-aastaste koondandmetena transpordiliikide ja võrkude kaupa (põhivõrgu, laiendatud põhivõrgu ja üldvõrgu kohta).

5. Komisjon võtab vastu rakendusaktid, millega kehtestatakse käesoleva artikli lõike 2 kohaselt edastatavate tehniliste andmete loetelu. Kõnealused rakendusaktid võetakse vastu kooskõlas artikli 61 lõikes 3 osutatud kontrollimenetlusega.

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

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

7. Komisjon ja liikmesriigid teevad kõik endast oleneva, et tagada TENteci infosüsteemis sisalduvate andmete kvaliteet, täielikkus ja järjepidevus. Nad teevad koostööd, et võimaldada automaatset andmevahetust riiklike süsteemide ja andmeallikate ning TENteci vahel.

Artikkel 58

Võrgu ajakohastamine

1. Kui asjaomane liikmesriik kiidab selle vastavalt ELi toimimise lepingu artikli 172 teisele lõigule heaks, on komisjonil õigus võtta kooskõlas käesoleva määruse artikliga 62 vastu delegeeritud õigusakte I ja II lisa muutmiseks, et:

a) võtta arvesse muutusi, mis tulenevad artikli 21 lõike 3 punktis a, artikli 25 lõike 4 punktides a ja b ning artikli 33 lõikes 2 sätestatud kvantitatiivsetest künnistest ja artikli 25 lõike 4 punktis c sätestatud kvalitatiivsetest nõuetest; sellega seoses komisjon:

   i) lisab üldvõrku siseveesadamad, meresadamad ja lennujaamad, mille puhul tõendatakse, et nende viimase kolme aasta keskmine liiklusmaht ületab asjaomast künnist, ning

   ii) jätab üldvõrgust välja meresadamad ja lennujaamad, juhul kui on tõendatud, et nende viimase kuue aasta keskmine liiklusmaht moodustab alla 85 % asjaomasest künnisest, välja arvatud üldvõrku kuuluvad meresadamad, mille puhul on täidetud artikli 25 lõike 4 punktis d või e sätestatud tingimused, või asjaomase liikmesriigi taotlusel;

b) lisab asjaomase liikmesriigi taotlusel üldvõrku või põhivõrku siseveesadamad, meresadamad ja lennujaamad, kui see taristu on omandanud täiendava Euroopa lisaväärtuse tänu oma geostrateegilisele tähtsusele liidu jaoks ja kui on tõendatud, et III peatüki asjaomase jao nõuded on täidetud, või kui on mõistlikult põhjendatud, et kõnealuste nõuete täitmine toimub asjaomaste tähtaegade jooksul;

c) lisab üleeuroopalisse transpordivõrku linnatranspordisõlmed, mille puhul tõendatakse, et nad vastavad artikli 40 lõikes 2 sätestatud nõuetele;

d) jätab asjaomase liikmesriigi taotlusel üleeuroopalisest transpordivõrgust välja linnatranspordisõlmed, kui on tõendatud, et need ei vasta enam artikli 40 lõikes 2 sätestatud tingimustele;

e) jätab asjaomase liikmesriigi taotlusel ja nõuetekohaselt põhjendatud juhtudel ning asjaomase linnatranspordisõlme vastavate asutuste nõusolekul üleeuroopalisest transpordivõrgust välja linnatranspordisõlmed, mis vastavad artikli 40 lõikes 2 sätestatud nõuetele;

f) lisab üleeuroopalisse transpordivõrku raudtee-/maanteeterminalid ning siseveetee ääres asuvad terminalid, mille liikmesriik on artikli 36 lõike 5 kohaselt kindlaks määranud, jätab raudtee-/maanteeterminalid asjaomase liikmesriigi taotlusel üleeuroopalisest transpordivõrgust välja või jätab artikli 36 lõike 1 punktides a, b ja c osutatud mitmeliigilise kaubaveo terminali asjaomase liikmesriigi taotlusel välja, või

g) kohandab asjaomase liikmesriigi poolt artikli 57 lõike 1 kohaselt esitatud teabe põhjal rangelt piiratud ulatuses maantee-, raudtee- ja siseveeteede taristu kaarte, et kajastada võrgu väljakujundamisel tehtud edusamme; komisjon ei tee kõnealuste kaartide kohandamisel marsruutides muid muudatusi peale nende, mis on lubatud asjaomase projekti loa andmise otsusega.

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

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

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

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

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

b) pikendatakse artikli 41 lõike 1 punktis d sätestatud nõuete täitmise tähtaega viie aasta võrra kuni 31. detsembrini 2045. Pärast artikli 41 lõike 1 punktis d sätestatud tähtaja möödumist II lisas loetletud linnatranspordisõlmede puhul pikendatakse seda tähtaega viie aasta võrra pärast kõnealuse delegeeritud õigusakti jõustumist.

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

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

b) pikendatakse artikli 38 lõikes 3 sätestatud tähtaega viie aasta võrra kuni 31. detsembrini 2045. Pärast artikli 38 lõikes 3 sätestatud tähtaja möödumist I ja II lisas loetletud raudtee-/maanteeterminalide puhul pikendatakse seda tähtaega viie aasta võrra pärast kõnealuse delegeeritud õigusakti jõustumist.

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

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

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

Artikkel 59

Avaliku ja erasektori sidusrühmade kaasamine

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

Artikkel 60

Riiklike kavade vastavusse viimine liidu transpordipoliitikaga

1. Liikmesriigid tagavad, et üleeuroopalise transpordivõrgu arendamist toetavad riiklikud kavad ja programmid on kooskõlas liidu transpordipoliitikaga ning käesolevas määruses sätestatud prioriteetide ja tähtaegadega. Samuti võtavad nad muu hulgas arvesse asjaomaste koridoride tööplaanides ja asjaomaste liikmesriikide horisontaalsetes prioriteetides ning, kui see on asjakohane, artikli 55 lõigetes 1 ja 2 osutatud rakendusaktides sätestatud prioriteete.

2. Liikmesriigid esitavad komisjonile üleeuroopalise transpordivõrgu arendamisele kaasa aitavate asjakohaste riiklike kavade või programmide kavandid või nende kokkuvõtte ja nende mis tahes olulised muudatused, tehes seda võimalikult kiiresti pärast kõnealuse kava või programmi asjus avaliku konsulteerimise alustamist.

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

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

Artikkel 61

Komiteemenetlus

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

2. Käesoleva määruse artikli 23 lõike 3 teise lõigu kohaldamisel abistab komisjoni nõukogu direktiivi 91/672/EMÜ ([62]) artikli 7 alusel loodud komitee.

3. Käesolevale lõikele viitamisel kohaldatakse määruse (EL) nr 182/2011 artiklit 5.

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

Artikkel 62

Delegeeritud volituste rakendamine

1. Komisjonile antakse õigus võtta vastu delegeeritud õigusakte käesolevas artiklis sätestatud tingimustel.

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

2. Artikli 11 lõikes 3 ning artikli 58 lõigetes 1 ja 5 osutatud õigus võtta vastu delegeeritud õigusakte antakse komisjonile viieks aastaks alates 18. juulist 2024. 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.

3. Euroopa Parlament ja nõukogu võivad artikli 11 lõikes 3 ning artikli 58 lõigetes 1 ja 5 osutatud volituste delegeerimise igal ajal tagasi võtta. Tagasivõtmise otsusega lõpetatakse otsuses nimetatud volituste delegeerimine. Otsus jõustub järgmisel päeval pärast selle avaldamist *Euroopa Liidu Teatajas* või otsuses nimetatud hilisemal kuupäeval. See ei mõjuta juba jõustunud delegeeritud õigusaktide kehtivust.

4. Enne delegeeritud õigusakti vastuvõtmist konsulteerib komisjon kooskõlas 13. aprilli 2016. aasta institutsioonidevahelises parema õigusloome kokkuleppes sätestatud põhimõtetega iga liikmesriigi määratud ekspertidega.

5. Niipea kui komisjon on delegeeritud õigusakti vastu võtnud, teeb ta selle samal ajal teatavaks Euroopa Parlamendile ja nõukogule.

6. Artikli 11 lõike 3 ning artikli 58 lõigete 1 ja 5 alusel vastu võetud delegeeritud õigusakt jõustub üksnes juhul, kui Euroopa Parlament ega nõukogu ei ole kahe kuu jooksul pärast õigusakti teatavakstegemist Euroopa Parlamendile ja nõukogule esitanud selle suhtes vastuväiteid või kui Euroopa Parlament ja nõukogu on enne selle tähtaja möödumist komisjonile teatanud, et nad ei esita vastuväidet. Euroopa Parlamendi või nõukogu algatusel pikendatakse seda tähtaega kahe kuu võrra.

Artikkel 63

Läbivaatamine

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

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

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

a) vastavus käesolevale määrusele;

b) käesoleva määruse rakendamisel tehtud edusammud, sealhulgas mis tahes võimalikud viivitused;

c) reisija- ja kaubaveovoogude muutused;

d) riikide transporditaristusse tehtavate investeeringute areng ning

e) vajadus käesoleva määruse muutmise järele.

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

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

Artikkel 64

Põhivõrgu, laiendatud põhivõrgu ja üldvõrgu valmimise hilinemine

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

2. Kui viivitus on seotud mõne Euroopa transpordikoridori lõiguga, kaasatakse Euroopa koordinaator, et aidata liikmesriikidel probleemi lahendada.

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

Artikkel 65

Erandid

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

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

Artikkel 66

Määruse (EL) 2021/1153 muutmine

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

Artikkel 67

Määruse (EL) nr 913/2010 muutmine

Määrust (EL) nr 913/2010 muudetakse järgmiselt.

1) Artikkel 1 asendatakse järgmisega:

„*Artikkel 1*

Eesmärk ja kohaldamisala

1. Käesolevas määruses kehtestatakse konkurentsivõimeliseks raudteekaubaveoks kasutatavate rahvusvaheliste raudteekoridoride korraldamise, juhtimise ja haldamise normid, pidades silmas konkurentsivõimeliseks kaubaveoks kasutatava Euroopa raudteevõrgu arendamist. Selles sätestatakse kaubaveokoridoride korraldamise ja haldamise ning neisse tehtavate soovituslike investeeringute kavandamise normid.

2. Käesolevat määrust kohaldatakse kaubaveokoridorides sisalduva raudteeinfrastruktuuri juhtimise, haldamise ja kasutamise suhtes, ilma et see piiraks liikmesriikide vastutust sellise infrastruktuuri planeerimise ja rahastamise eest.“

2) Artikkel 2 asendatakse järgmisega:

„*Artikkel 2*

Mõisted

1. Käesolevas määruses kasutatakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu 21. novembri 2012. aasta direktiivi 2012/34/EL (millega luuakse ühtne Euroopa raudteepiirkond) (*) artiklis 3 määratletud mõisteid.

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

a) „kaubaveokoridor“ – Euroopa Parlamendi ja nõukogu 13. juuli 2024. aasta määruse (EL) 2024/1679 (üleeuroopalise transpordivõrgu arendamist käsitlevate liidu suuniste kohta) (**) artikli 11 lõikes 1 ja kõnealuse määruse III lisas kirjeldatud Euroopa transpordikoridori raudtee-kaubaveoliinid, sealhulgas raudteeinfrastruktuur ja selle juurde kuuluvad seadmed ning asjakohased raudteeteenused vastavalt direktiivile 2012/34/EL;

b) „rakenduskava“ – dokument, milles on esitatud vahendid, strateegia ja meetmed, mida asjaomased isikud kavatsevad rakendada ning mis on vajalikud ja piisavad kaubaveokoridori korraldamiseks ja haldamiseks;

c) „terminal“ – kaubaveokoridoris asuv rajatis, mis on spetsiaalselt kohandatud kaubarongide lasti peale- või mahalaadimiseks ning raudtee-kaubaveo teenuste ühendamiseks maantee-, mere-, jõe- ja õhuveo teenustega või kaubarongide koostamiseks või koosseisu muutmiseks, samuti vajadusel piiriületustoimingute läbiviimiseks ühispiiril Euroopa kolmandate riikidega;

d) „Euroopa koordinaator“ – määruse (EL) 2024/1679 artiklis 52 osutatud koordinaator.

(*) ELT L 343, 14.12.2012, lk 32.
(**) ELT L, 2024/1679, 28.6.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1679/oj.“

3) II peatüki pealkiri asendatakse järgmisega:

„**KAUBAVEOKORIDORIDE KORRALDAMINE JA JUHTIMINE**“.

4) Artikkel 3 asendatakse järgmisega:

„*Artikkel 3*

Kaubaveokoridoride korraldamine ja juhtimine

1. Liikmesriigid ja kõnealusesse Euroopa transpordikoridori kuuluva kaubaveokoridori eest vastutavad raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjad kohandavad kaubaveokoridori juhtimist alates 18. juulist 2024 või juhul, kui muudetakse Euroopa transpordikoridori teetrasside valikut vastavalt määruse (EL) 2024/1679 artikli 11 lõikele 3, 18 kuu jooksul pärast kõnealuse muudatuse kuupäeva. Nõuetekohaselt põhjendatud juhtudel ja pärast komisjonilt nõusoleku saamist võib tähtaega pikendada 24 kuuni. Kaubaveokoridori nõukogu ja juhatus võtavad vastu vajalikud meetmed, et kohandada kaubaveokoridori korraldust ja juhtimist käesoleva määruse artiklite 9–19 kohaselt vastavalt uuele geograafilisele ühendamisele.

2. Kaubaveokoridori nõukogu võib otsustada käsitleda koridoris osutatavate rahvusvaheliste raudtee-reisijateveoteenuste haldus-, käitus- ja koostalitlusaspekte. Artikleid 11 ja 14 ei kohaldata nende teenuste suhtes.“

5) Artiklid 4–7 jäetakse välja.

6) Artiklit 8 muudetakse järgmiselt:

a) lõiked 1 ja 2 asendatakse järgmisega:

„1. Iga raudteekaubaveokoridori jaoks moodustavad asjaomased liikmesriigid nõukogu, mis vastutab kaubaveokoridori üldiste eesmärkide määratlemise, järelevalve ning käesoleva artikli lõikes 7 ning artiklites 9 ja 11, artikli 14 lõikes 1 ja artiklis 22 selgesõnaliselt sätestatud meetmete võtmise eest. Nõukokku kuuluvad asjaomaste

liikmesriikide ametiasutuste esindajad. Nõukogu hindab korrapäraselt kooskõla üldeesmärkide ja juhatuse poolt artikli 9 lõike 1 punkti c kohaselt kindlaks määratud eesmärkide vahel.

2. Iga raudteekaubaveokoridori jaoks moodustavad asjaomased raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjad ja vajadusel direktiivi 2012/34/EL artikli 7 lõikes 2 osutatud jaotamisasutused juhatuse, kes vastutab käesoleva artikli lõigetes 5, 7, 8 ja 9 ning käesoleva määruse artiklites 9–12, artikli 13 lõikes 1, artikli 14 lõigetes 2, 6 ja 9, artikli 16 lõikes 1, artikli 17 lõikes 1 ning artiklites 18 ja 19 selgesõnaliselt sätestatud meetmete võtmise eest. Juhatusse kuuluvad raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjate esindajad.“;

b) lisatakse järgmised lõiked:

„2a. Liikmesriik, kes on kasutanud enne 18. juulit 2024 artikli 5 lõiget 4, võib otsustada, et tema territooriumil raudteeinfrastruktuuri eest vastutav raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja ei osale käesoleva artikli lõike 2 kohaselt moodustatud juhatuses ajavahemiku jooksul, mis ei ületa kümmet aastat alates 18. juulist 2024. Asjaomane liikmesriik teatab oma otsusest viivitamata komisjonile ja teistele asjaomases kaubaveokoridoris osalevatele liikmesriikidele.

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

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

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

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

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

c) lõiked 4–8 asendatakse järgmisega:

„4. Nõukogu teeb otsused nõukogus osalevate asjaomaste liikmesriikide ametiasutuste esindajate vastastikuse kokkuleppe alusel.

5. Juhatus teeb otsused, sealhulgas otsused seoses oma õigusliku staatuse, organisatsioonilise struktuuri loomise, ressursside ja personaliga juhatuses osalevate asjaomaste raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjate esindajate vastastikuse kokkuleppe alusel. Juhatus võib olla sõltumatu juriidiline isik. Ta võib tegutseda Euroopa majandushuvigrupina, nagu see on määratletud nõukogu 25. juuli 1985. aasta määruses (EMÜ) nr 2137/85 Euroopa majandushuvigrupi kohta (*).

6. Nõukogu ja juhatuse kohustused ei mõjuta raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjate sõltumatust, mis on ette nähtud direktiivi 2012/34/EL artikli 4 lõikega 2.

7. Juhatus moodustab nõuanderühma, kuhu kuuluvad 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. Lõppotsuse teeb siiski juhatus.

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

(*) EÜT L 199, 31.7.1985, lk 1.“;

d) lisatakse järgmine lõige:

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

7) Artikkel 9 asendatakse järgmisega:

„Artikkel 9

Kaubaveokoridori arendamise meetmed

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

Kava sisaldab järgmist:

a) kaubaveokoridori omaduste, sealhulgas kitsaskohtade kirjeldus ning kaubaveokoridori korralduse ja haldamise parandamiseks vajalike meetmete kava;

b) lõikes 3 osutatud uuringu peamised andmed;

c) kaubaveokoridori eesmärgid, eelkõige kaubaveokoridori tulemuslikkuse osas, mida väljendatakse teenuse kvaliteedi ja kaubaveokoridori läbilaskevõimsusena vastavalt käesoleva määruse artiklile 19, ning vajaduse korral nende eesmärkidega seotud kvantitatiivsed või kvalitatiivsed sihid. Eesmärkide ja sihtide puhul võetakse arvesse määruse (EL) 2024/1679 artiklis 19 sätestatud prioriteete;

d) meetmed artiklite 12–19 rakendamiseks ja meetmed kaubaveokoridori tulemuslikkuse parandamiseks, tuginedes artikli 19 lõikes 3 osutatud hindamise tulemustele, pidades silmas käesoleva lõike punktis c osutatud eesmärkide ja sihtide saavutamist;

e) artikli 8 lõigetes 7 ja 8 osutatud nõuanderühmade seisukohad ja hinnang seoses koridori arendamisega;

f) 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 (EL) 2024/1679 artiklis 54 osutatud Euroopa koordinaatori tööplaanis sisalduvaid eesmärke ja meetmeid. Rakenduskava sisaldab viidet tööplaani elementidele, mis on olulised kaubaveokoridoris toimuva raudtee-kaubaveo seisukohast.

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

2. Juhatus vaatab rakenduskava korrapäraselt ja vähemalt iga nelja aasta järel läbi, võttes arvesse selle rakendamisel tehtud edusamme, raudtee-kaubaveoturu olukorda kaubaveokoridoris ja tulemuslikkust, mida mõõdetakse lõike 1 punktis c osutatud eesmärkide põhjal.

3. Juhatus viib läbi ja ajakohastab korrapäraselt transporditurU-uuringut, mis käsitleb kaubaveokoridori liikluses täheldatud ja eeldatavaid muutusi ning hõlmab nii kauba- kui ka reisijatevedu. Vajaduse korral käsitletakse uuringus ka kaubaveokoridori arendamisest tulenevaid sotsiaal-majanduslikke kulusid ja tulusid.

4. Rakenduskavas võetakse arvesse terminalide arengut, sealhulgas mitmeliigilise kaubaveo terminalide turu- ja tulevikuanalüüsi ning kaubaveokoridori kuuluvate liikmesriikide tegevuskavasid, millele on osutatud määruse (EL) 2024/1679 artikli 36 lõigetes 3 ja 4.

5. Juhatus võtab vajaduse korral meetmeid, et teha rakenduskava osas koostööd piirkondlike või kohalike ametiasutustega või mõlemaga.“

8) Artikkel 11 asendatakse järgmisega:

„*Artikkel 11*

Investeeringute kavandamine

1. Kaubaveokoridori nõukogu ja juhatus teevad raudtee-kaubaveost tulenevate infrastruktuuri- ja investeerimisvajadustega seoses koostööd kaubaveokoridoriga seotud Euroopa koordinaatoriga, et toetada määruse (EL) 2024/1679 artiklis 54 osutatud tööplaani koostamist.

2. Juhatus konsulteerib infrastruktuuri arendamise ja investeerimisvajaduste osas artikli 8 lõigetes 7 ja 8 osutatud nõuanderühmadega. Konsulteerimine põhineb piisavatel ja ajakohastel dokumentidel infrastruktuuri planeerimise kohta koridori ja riigi tasandil. Nõuanderühmade arvamused investeeringute kohta peavad olema piisavalt põhjendatud. Nõukogu tagab konsultatsioonide ja direktiivi 2012/34/EL artiklis 7e määratletud riigi tasandi koordineerimismehhanismide piisava koordineerimise.

3. Koostöös ja konsulteerimisel käsitletakse eelkõige järgmist:

a) raudtee-kaubaveo läbilaskevõimsuse vajadused, mis on olulised infrastruktuuri ja investeeringute kavandamise seisukohast, eelkõige seoses vähemalt 740 m pikkuste kaubarongidega, võttes arvesse läbilaskevõime vajadust vastavalt käesoleva määruse artikli 14 lõikele 2 ning mis tahes infrastruktuuri, mis on tunnistatud direktiivi 2012/34/EL artikli 47 kohaselt ülekoormatuks;

b) määruse (EL) 2024/1679 II ja III peatükis määratletud üleeuroopalise transpordivõrgu infrastruktuuri nõuded raudteekaubaveo jaoks;

c) vajadus kohalike kitsaskohtade kõrvaldamisele suunatud sihtotstarbeliste investeeringute, sõlmede ja raudtee juurdepääsuteede parandamise või tegevuse tulemuslikkust parandavate tehniliste seadmete järele.“

9) Artikli 13 lõiked 3 ja 4 asendatakse järgmisega:

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

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

10) Artiklit 14 muudetakse järgmiselt:

a) lõige 1 asendatakse järgmisega:

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

b) lõige 3 asendatakse järgmisega:

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

c) lõige 5 asendatakse järgmisega:

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

d) lõige 8 asendatakse järgmisega:

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

e) lõige 10 asendatakse järgmisega:

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

11) Artikkel 15 asendatakse järgmisega:

„Artikkel 15

Kinnitatud taotlejad

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

12) Artikli 17 lõige 2 asendatakse järgmisega:

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

13) Artikli 18 punkt a asendatakse järgmisega:

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

14) Artikkel 19 asendatakse järgmisega:

„Artikkel 19

Teenuse kvaliteet kaubaveokoridoris

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

2. Juhatus jälgib kooskõlas artiklitega 12–18 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 sihtidega seotud tulemusnäitajatele. Juhatus konsulteerib asjakohaste tulemusnäitajate osas artikli 8 lõigetes 7 ja 8 osutatud nõuanderühmadega ning Euroopa koordinaatoriga.

3. Juhatus hindab tulemuslikkuse jälgimise tulemusi artikli 9 lõike 1 punkti c kohaselt kindlaks määratud eesmärkide ja sihtide ning määruse (EL) 2024/1679 artiklis 19 osutatud käitamisalaste prioriteetide alusel.

4. Juhatus koostab ja avaldab aastaaruande, milles esitatakse käesoleva artikli kohase tegevuse tulemused. Aruande eraldi osas esitatakse artikli 8 lõigetes 7 ja 8 osutatud nõuanderühmade seisukohad ja hinnang tulemuslikkuse kohta. Juhatus esitab aastaaruande nõukogule heakskiitmiseks.“

15) Artiklit 20 muudetakse järgmiselt:

a) lõige 1 asendatakse järgmisega:

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

b) lõige 6 asendatakse järgmisega:

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

16) Artikkel 21 jäetakse välja.

17) Artiklid 22 ja 23 asendatakse järgmisega:

„*Artikkel 22*

Rakendamise järelevalve

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

Artikkel 23

Aruanne

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

18) Lisa jäetakse välja.

Artikkel 68

Kehtetuks tunnistamine

Määrus (EL) nr 1315/2013 tunnistatakse kehtetuks alates 18. juulist 2024.

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

Artikkel 69

Jõustumine

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

Käesolev määrus on tervikuna siduv ja vahetult kohaldatav kõikides liikmesriikides.

Brüssel, 13. juuni 2024

Euroopa Parlamendi nimel	*Nõukogu nimel*
president	*eesistuja*
R. METSOLA	H. LAHBIB

LISADE LOETELU

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

I LISA

ÜLDVÕRGU, LAIENDATUD PÕHIVÕRGU JA PÕHIVÕRGU KAARDID

Siseveeteed

Võrk	Seis		
Põhivõrk	Valmis ja/või ajakohastatakse		
Põhivõrk	Uusehitus		

Raudteed

Võrk	Seis	Tavaraudtee	≥ 200 km/h*
Põhivõrk	Raudtee on valmis ja/või ajakohastatakse 2030. aastaks		
Põhivõrk	Raudtee uusehitus 2030. aastaks		
Laiendatud põhivõrk	Raudtee on valmis ja/või ajakohastatakse 2040. aastaks		
Laiendatud põhivõrk	Raudtee uusehitus 2040. aastaks		
Üldvõrk	Raudtee on valmis ja/või ajakohastatakse 2050. aastaks		
Üldvõrk	Raudtee uusehitus 2050. aastaks		
Üld-/põhivõrk	Kavandatud		

Maanteed

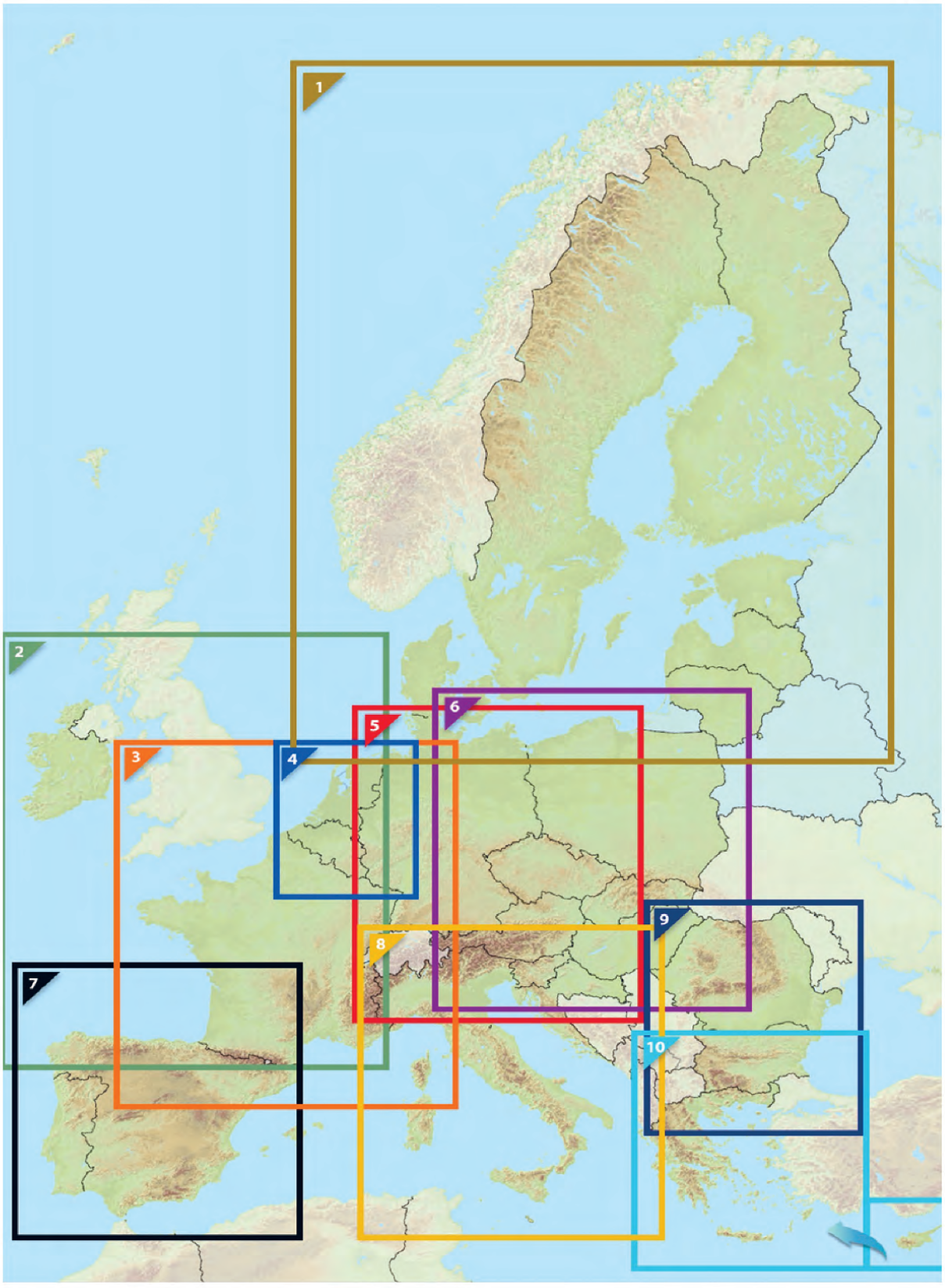
Võrk	Seis		
Põhivõrk	Maantee on valmis ja/või ajakohastatakse 2030. aastaks		
Põhivõrk	Maantee uusehitus 2030. aastaks		
Laiendatud põhivõrk	Maantee on valmis ja/või ajakohastatakse 2040. aastaks		
Laiendatud põhivõrk	Maantee uusehitus 2040. aastaks		
Üldvõrk	Maantee on valmis ja/või ajakohastatakse 2050. aastaks		
Üldvõrk	Maantee uusehitus 2050. aastaks		
Üld-/põhivõrk	Kavandatud		

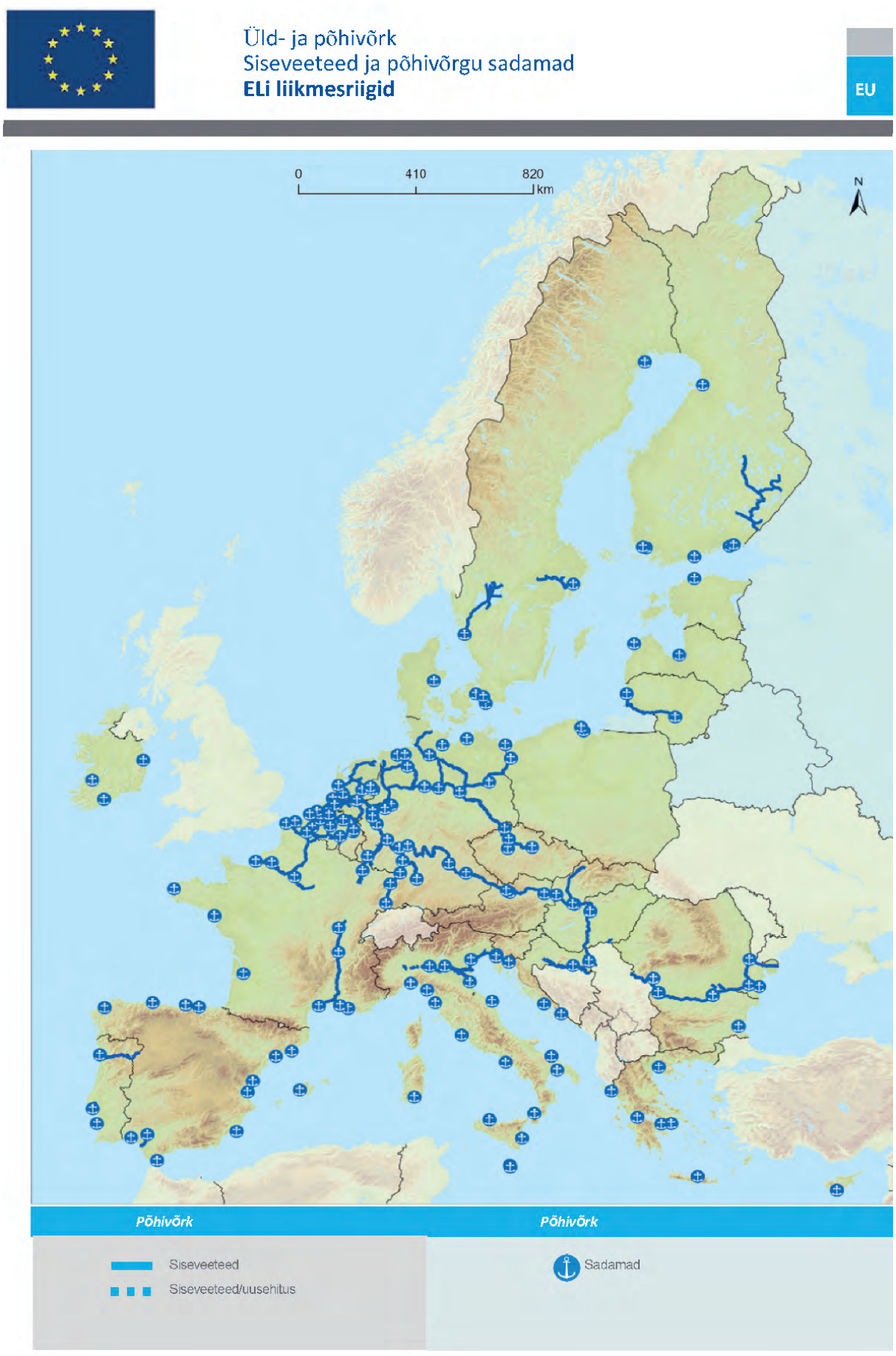
Transpordisõlmed

Põhivõrk	Sadamad**		
Üldvõrk	Sadamad**		
Põhivõrk	Lennujaamad**		
Üldvõrk	Lennujaamad**		
Põhivõrk	RMT (raudtee-/maanteeterminalid) / siseveeteede terminalid		
Üldvõrk	RMT (raudtee-/maanteeterminalid) / siseveeteede terminalid		
	Pealinnad		
	Linnatranspordisõlmed		

* Sõidukiirus suurusjärgus 200 km/h on mõeldud ligikaudse ja õigusjõuta keskmise väärtusena.
** Sealhulgas mitmeliigilise kaubaveo terminalid.

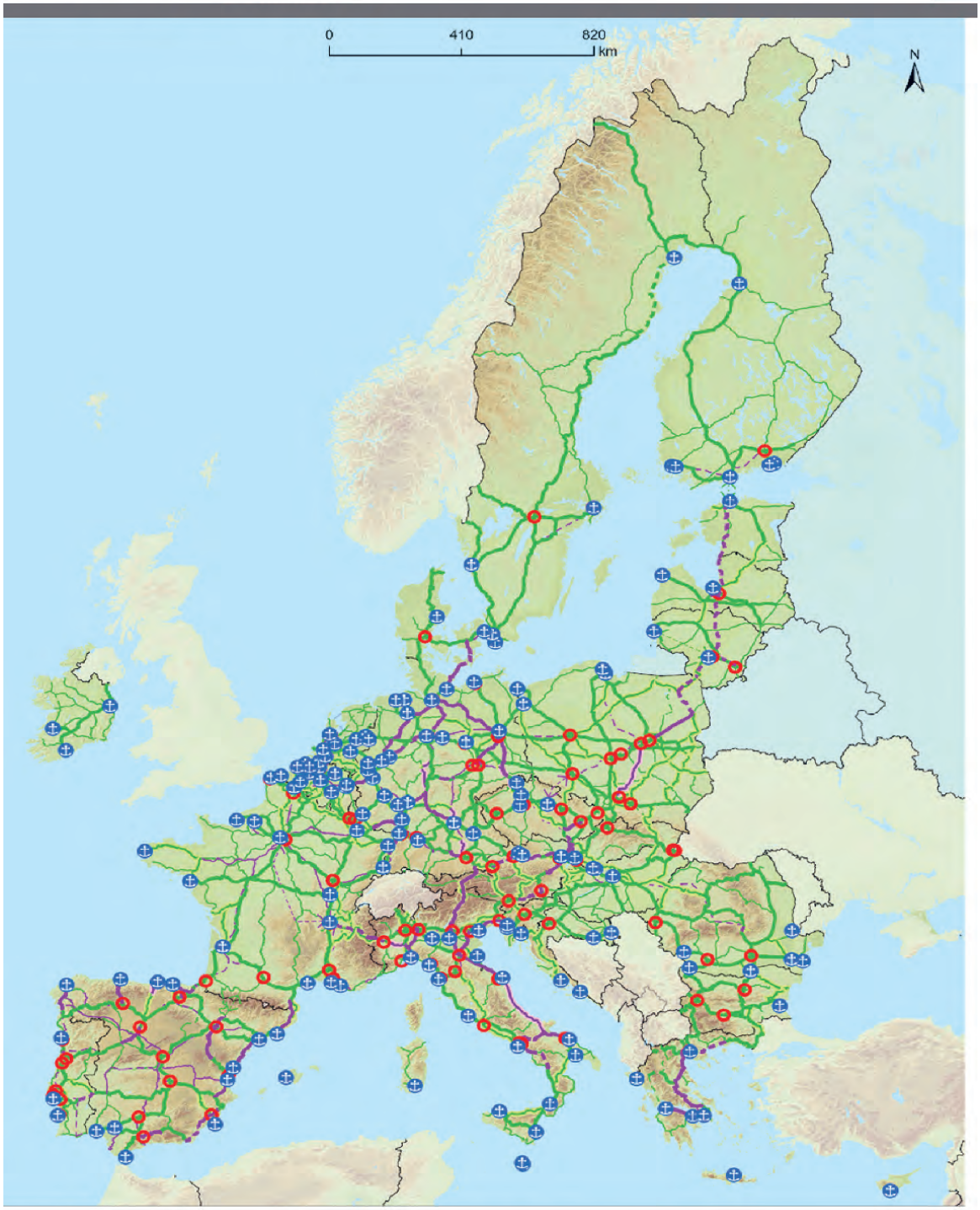
ELi liikmesriikide kaardivaade




Üld- ja põhivõrk
Siseveeteed ja põhivõrgu sadamad
ELi liikmesriigid
EU
0
410
820
km
N
Põhivõrk
Siseveeteed
Siseveeteed/uusehitus
Põhivõrk
Sadamad

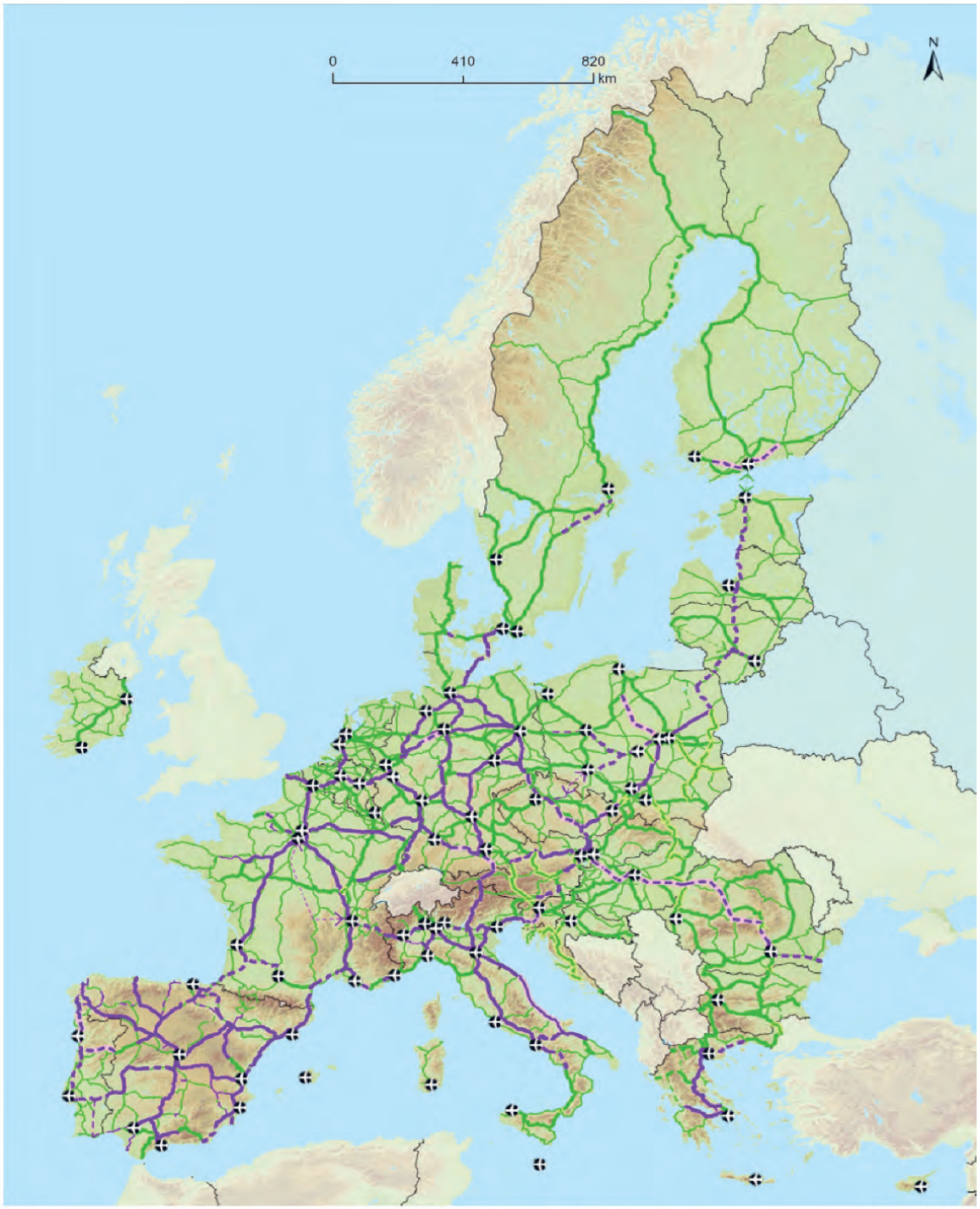
Põhivõrk, laiendatud põhivõrk ja üldvõrk
Raudtee-kaubavedu, põhivõrgu sadamad ja raudtee-/maanteeterminalid (RMT)
ELi liikmesriigid

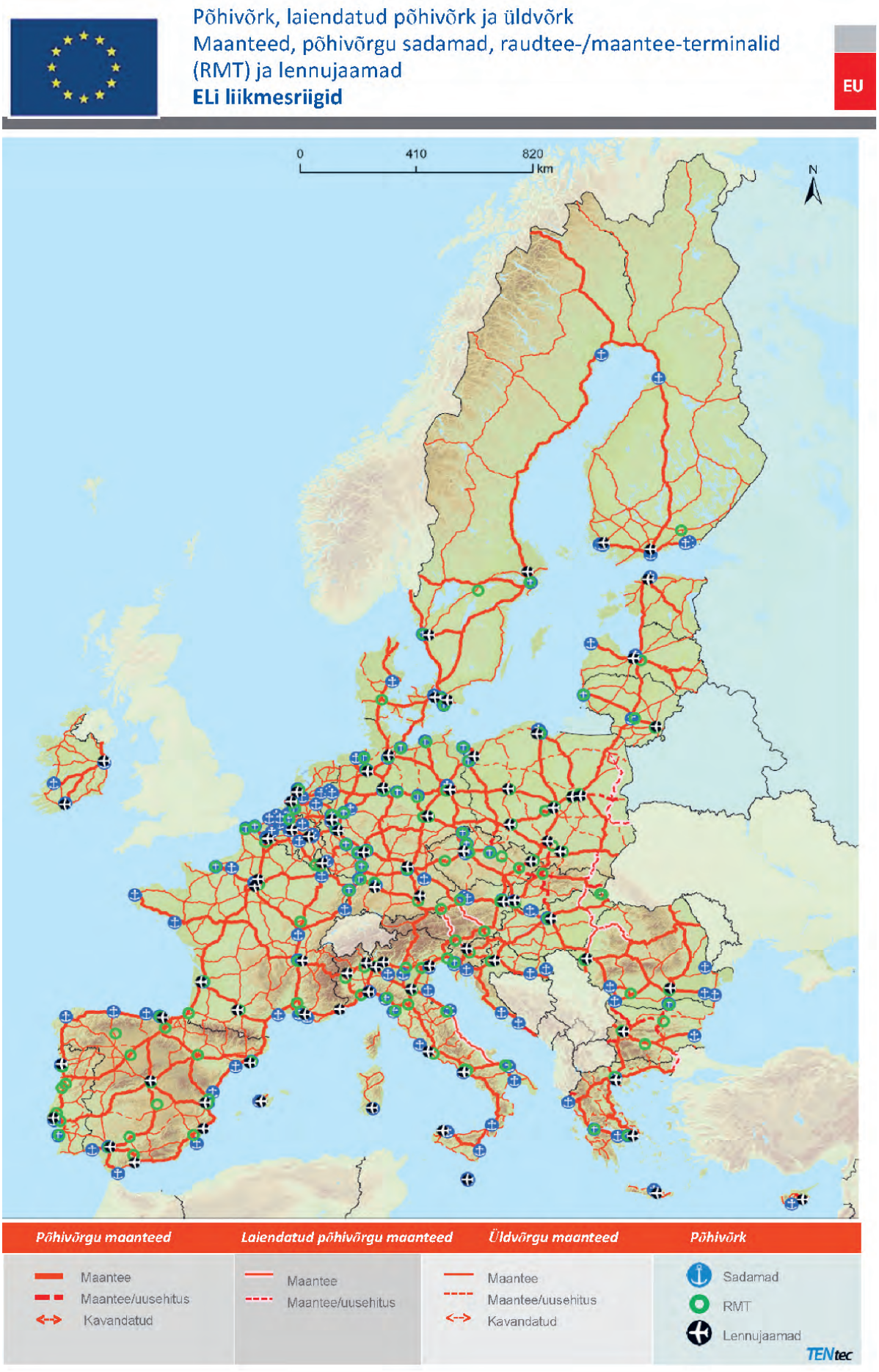
EU



Põhivõrk, laiendatud põhivõrk ja üldvõrk
Raudtee-reisijatevedu ja põhivõrgu lennujaamad
ELi liikmesriigid

EU




Põhivõrk, laiendatud põhivõrk ja üldvõrk
Maanteed, põhivõrgu sadamad, raudtee-/maantee-terminalid (RMT) ja lennujaamad
ELi liikmesriigid
EU
0
410
820
km
N
Põhivõrgu maanteed
Maantee
Maantee/uusehitus
Kavandatud
Laiendatud põhivõrgu maanteed
Maantee
Maantee/uusehitus
Üldvõrgu maanteed
Maantee
Maantee/uusehitus
Kavandatud
Põhivõrk
Sadamad
RMT
Lennujaamad
TENtec

Üld- ja põhivõrk

Siseveeteed ja sadamad

BE BG CZ **DK** DE **EE** IE EL ES FR HR IT CY **LV** **LT** LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK **FI** **SE**

1



Põhivõrk, laiendatud põhivõrk ja üldvõrk
Raudtee-kaubavedu, sadamad ja raudtee-/maanteeterminalid (RMT)
BE BG CZ **DK** DE **EE** IE EL ES FR HR IT CY **LV LT** LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK **FI SE**
1



Põhivõrk, laiendatud põhivõrk ja üldvõrk
Raudtee-reisijatevedu, lennujaamad
BE BG CZ **DK** DE **EE** IE EL ES FR HR IT CY **LV LT** LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK **FI SE**

1



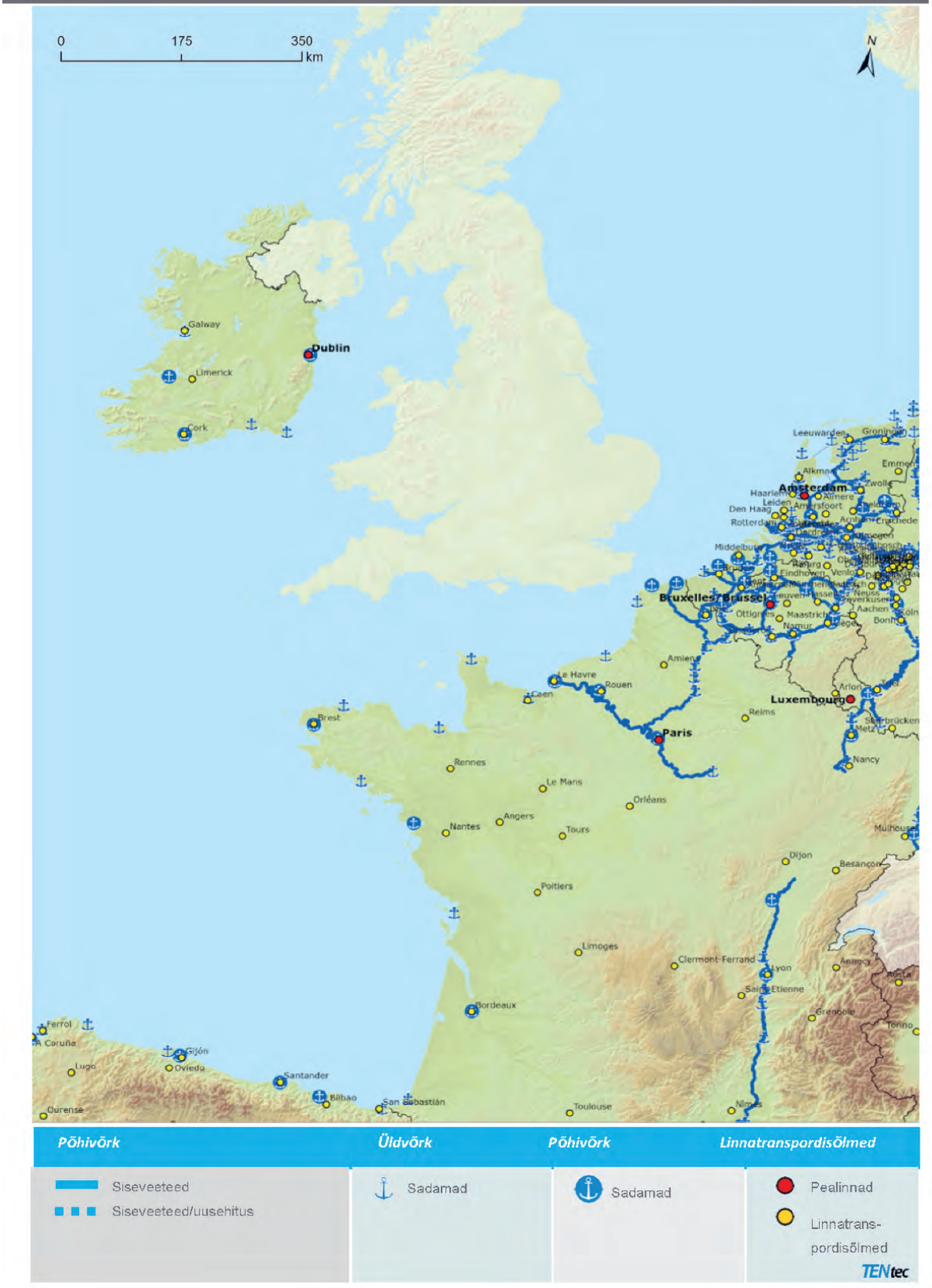
Põhivõrk, laiendatud põhivõrk ja üldvõrk
Maanteed, sadamad, raudtee-/maanteeterminalid ja lennujaamad
BE BG CZ **DK** DE **EE** IE EL ES FR HR IT CY **LV** **LT** LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK **FI** **SE**

1

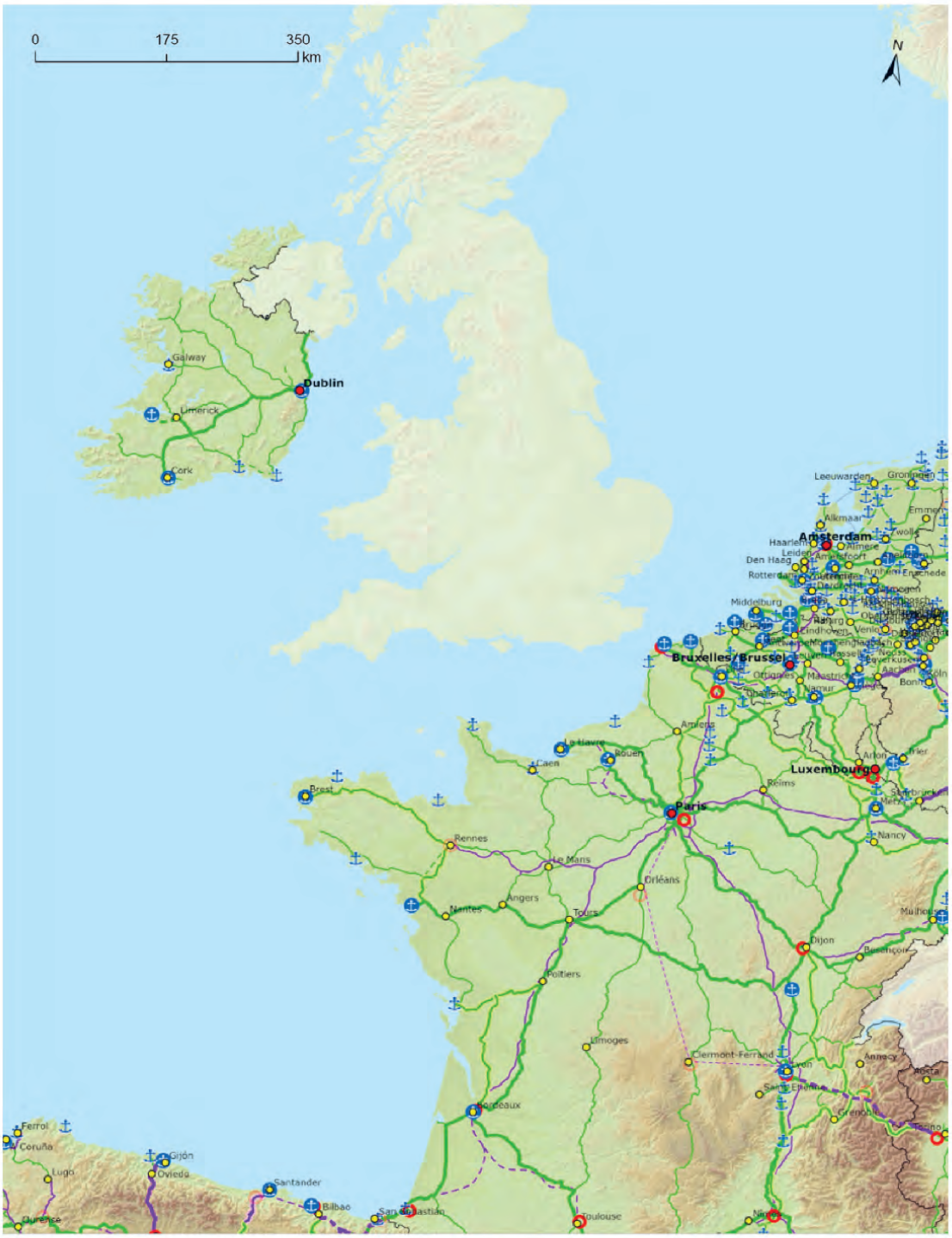


Üld- ja põhivõrk
Siseveeteed ja sadamad
BE BG CZ DK DE EE **IE** EL ES FR HR IT CY LV LT **LU** HU MT **NL** AT PL PT RO SI SK FI SE

2



Põhivõrk, laiendatud põhivõrk ja üldvõrk
Raudtee-kaubavedu, sadamad ja raudtee-/maanteeterminalid (RMT)
BE BG CZ DK DE EE **IE** EL ES FR HR IT CY LV LT **LU** HU MT **NL** AT PL PT RO SI SK FI SE
2



Põhivõrk, laiendatud põhivõrk ja üldvõrk
Raudtee-reisijatevedu, lennujaamad
BE BG CZ DK DE EE **IE** EL ES FR HR IT CY LV LT **LU** HU MT **NL** AT PL PT RO SI SK FI SE

2



Põhivõrk, laiendatud põhivõrk ja üldvõrk
Maanteed, sadamad, raudtee-/maanteeterminalid ja lennujaamad
BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE
2



Üld- ja põhivõrk
Siseveeteed ja sadamad
BE BG CZ DK DE EE IE EL ES **FR** HR IT CY LV LT **LU** HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE

3



Põhivõrk, laiendatud põhivõrk ja üldvõrk
Raudtee-kaubavedu, sadamad ja raudtee-/maanteeterminalid (RMT)
BE BG CZ DK DE EE IE EL ES **FR** HR IT CY LV LT **LU** HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE 3



Põhivõrk, laiendatud põhivõrk ja üldvõrk
Raudtee-reisijatevedu, lennujaamad
BE BG CZ DK DE EE IE EL ES **FR** HR IT CY LV LT **LU** HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE

3



Põhivõrk, laiendatud põhivõrk ja üldvõrk
Maanteed, sadamad, raudtee-/maanteeterminalid ja lennujaamad
BE BG CZ DK DE EE IE EL ES **FR** HR IT CY LV LT **LU** HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE
3



Üld- ja põhivõrk
Siseveeteed ja sadamad
BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT **LU** HU MT **NL** AT PL PT RO SI SK FI SE



Põhivõrk, laiendatud põhivõrk ja üldvõrk
Raudtee-kaubavedu, sadamad ja raudtee-/maanteeterminalid (RMT)
BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT **LU** HU MT **NL** AT PL PT RO SI SK FI SE



Põhivõrk, laiendatud põhivõrk ja üldvõrk
Raudtee-reisijatevedu, lennujaamad
BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT **LU** HU MT **NL** AT PL PT RO SI SK FI SE



Põhivõrk, laiendatud põhivõrk ja üldvõrk
Maanteed, sadamad, raudtee-/maanteeterminalid ja lennujaamad
BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT **LU** HU MT **NL** AT PL PT RO SI SK FI SE



Üld- ja põhivõrk
Siseveeteed ja sadamad
BE BG **CZ** DK **DE** EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL **AT** PL PT RO **SI** SK FI SE

5




Põhivõrk, laiendatud põhivõrk ja üldvõrk
Raudtee-kaubavedu, sadamad ja raudtee-/maanteeterminalid (RMT)
BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE
5
0 150 300 km
Põhivõrgu raudteed
Tavaraudtee
Tavaraudtee/uusehitus
≥ 200 km/h
≥ 200 km/h / uusehitus
Kavandatud
Laiendatud põhivõrgu raudteed
Tavaraudtee
Tavaraudtee/uusehitus
≥ 200 km/h
≥ 200 km/h / uusehitus
Üldvõrgu raudteed
Tavaraudtee
Tavaraudtee/uusehitus
≥ 200 km/h
≥ 200 km/h / uusehitus
Kavandatud
Üldvõrk Põhivõrk
Sadamad
RMT
Liinatranspordisõlmed
Pealinnad
Liina-transpordi-sõlmed
TENtec

Põhivõrk, laiendatud põhivõrk ja üldvõrk
Raudtee-reisijatevedu, lennujaamad
BE BG **CZ** DK **DE** EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL **AT** PL PT RO **SI** SK FI SE

5


0
150
300
km
København
Amsterdam
Berlin
Praha
Luxembourg
Wien
Bratislava
Budapest
Ljubljana
Zagreb
Tricity
Poznań
Wrocław
Katowice
Kraków
Ostrava
Brno
Plzeň
Nürnberg
Stuttgart
München
Augsburg
Regensburg
Frankfurt am Main
Hannover
Hamburg
Bremen
Köln
Essen
Dortmund
Leipzig
Dresden
Lille
Paris
Metz
Nancy
Strasbourg
Mulhouse
Dijon
Besançon
Grenoble
Torino
Milano
Genova
Bologna
Venezia
Verona
Trieste
Graz
Maribor
Rijeka
Split
Ancona
Pescara
Marseille
Aix-en-Provence
Nice
Innsbruck
Salzburg
Linz
Sankt Pölten
Győr
Nitra
Žilina
Olomouc
Pardubice
Hradec Králové
Liberec
Chemnitz
Erfurt
Jena
Kassel
Göttingen
Hannover
Braunschweig
Magdeburg
Potsdam
Rostock
Lübeck
Kiel
Aarhus
Odense
Helsingborg
Lund
Malmö
Szczecin
Koszalin
Gdańsk
Bydgoszcz
Toruń
Włocławek
Płock
Łódź
Kalisz
Zielona Góra
Gorzów Wielkopolski
Legnica
Opole
Katowice
Częstochowa
Bielsko-Biała
Pécs
Osijek
Varaždin
Klagenfurt
Udine
Trento
Brescia
Bergamo
Novara
Piacenza
Parma
Reggio Emilia
Modena
Ferrara
Ravenna
Forlì
Rimini
Pisa
Firenze
Livorno
Arlon
Trier
Kaiserslautern
Ludwigshafen
Mannheim
Heidelberg
Karlsruhe
Freiburg
Heilbronn
Würzburg
Darmstadt
Wiesbaden
Mainz
Gießen
Siegen
Bonn
Aachen
Leverkusen
Solingen
Wuppertal
Bochum
Duisburg
Essen
Gelsenkirchen
Recklinghausen
Hamm
Paderborn
Gütersloh
Bielefeld
Osnabrück
Münster
Enschede
Hengelo
Arnhem
Nijmegen
Apeldoorn
Utrecht
Rotterdam
Dordrecht
Breda
Tilburg
Eindhoven
Venlo
Roermond
Maastricht
Liège
Namur
Leeuwarden
Groningen
Emmen
Oldenburg
Bremerhaven
Alkmaar
Haarlem
Almere
Zwolle
Annecy
Aosta
Pardubice
Hradec Králové
Pilsen
České Budějovice
Linz
Nitra
Žilina
Olomouc
Zlín
Bielsko-Biała
Ostrava
Katowice
Kraków
Częstochowa
Opole
Wrocław
Legnica
Walbrzych
Liberec
Chemnitz
Dresden
Leipzig
Erfurt
Jena
Kassel
Göttingen
Hannover
Braunschweig
Magdeburg
Potsdam
Berlin
Rostock
Lübeck
Kiel
Aarhus
Odense
Helsingborg
Lund
Malmö
København
Szczecin
Koszalin
Gdańsk
Tricity
Elbląg
Olsztyn
Bydgoszcz
Toruń
Włocławek
Płock
Łódź
Kalisz
Zielona Góra
Gorzów Wielkopolski
Poznań
Bremerhaven
Hamburg
Bremen
Oldenburg
Emmen
Leeuwarden
Groningen
Alkmaar
Haarlem
Amsterdam
Almere
Zwolle
Enschede
Hengelo
Arnhem
Nijmegen
Apeldoorn
Utrecht
Rotterdam
Dordrecht
Breda
Tilburg
Eindhoven
Venlo
Roermond
Maastricht
Liège
Namur
Arlon
Trier
Kaiserslautern
Ludwigshafen
Mannheim
Heidelberg
Karlsruhe
Freiburg
Heilbronn
Würzburg
Darmstadt
Wiesbaden
Mainz
Gießen
Siegen
Bonn
Aachen
Leverkusen
Solingen
Wuppertal
Bochum
Duisburg
Essen
Gelsenkirchen
Recklinghausen
Hamm
Paderborn
Gütersloh
Bielefeld
Osnabrück
Münster


Põhivõrk, laiendatud põhivõrk ja üldvõrk
Maanteed, sadamad, raudtee-/maanteeterminalid ja lennujaamad
BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE
5
0 150 300 km
Põhivõrgu maanteed
Maantee
Maantee/uusehitus
Kavandatud
Laiendatud põhivõrgu maanteed
Maantee
Maantee/uusehitus
Üldvõrgu maanteed
Maantee
Maantee/uusehitus
Kavandatud
Üldvõrk Põhivõrk
Sadamad
RMT
Lennujaamad
Liinatranspordisõlmed
Pealinnad
Liina-transpordisõlmed
TENtec

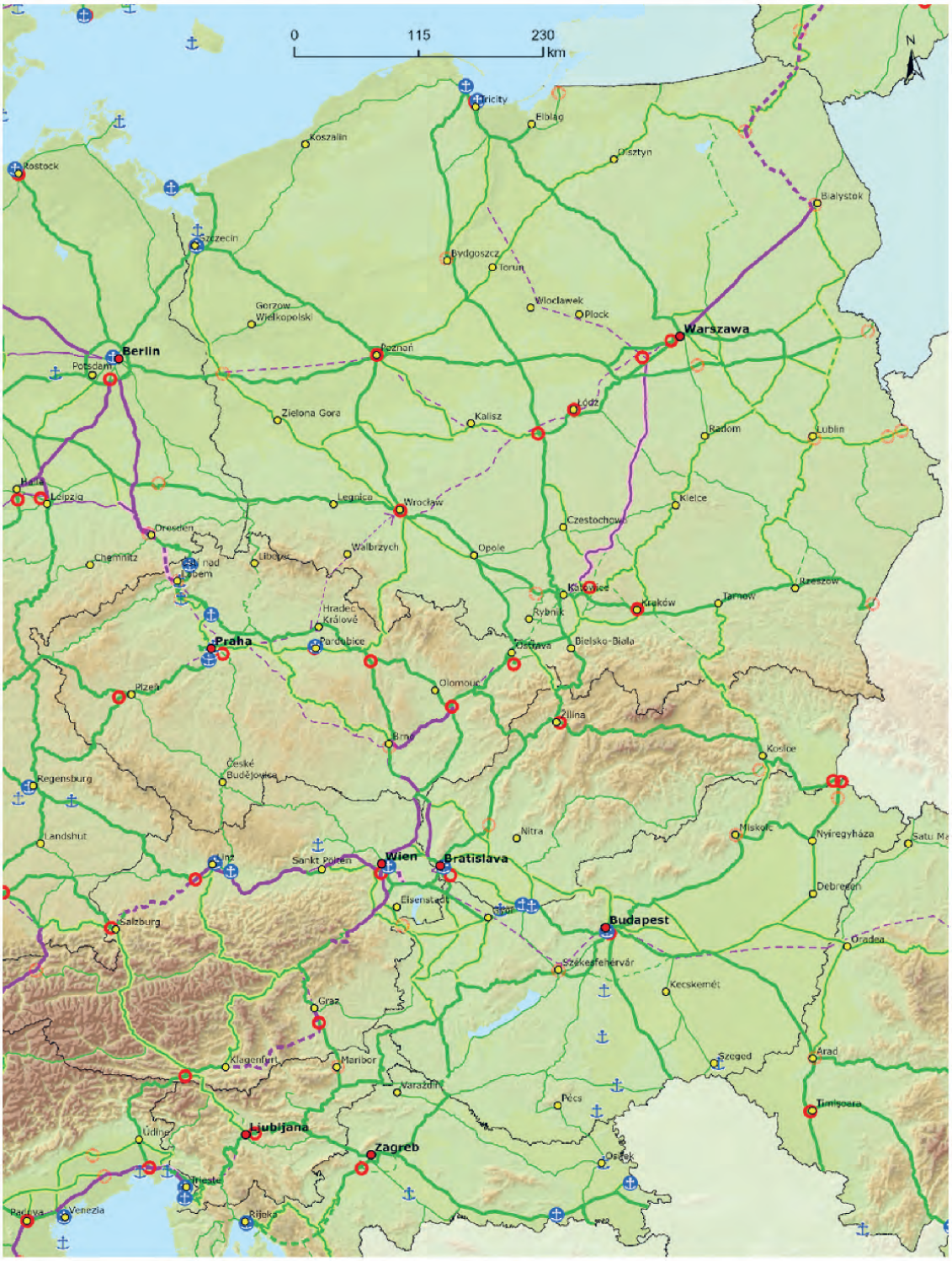
Üld- ja põhivõrk
Siseveeteed ja sadamad
BE BG **CZ** DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU **HU** MT NL AT **PL** PT RO SI **SK** FI SE

6



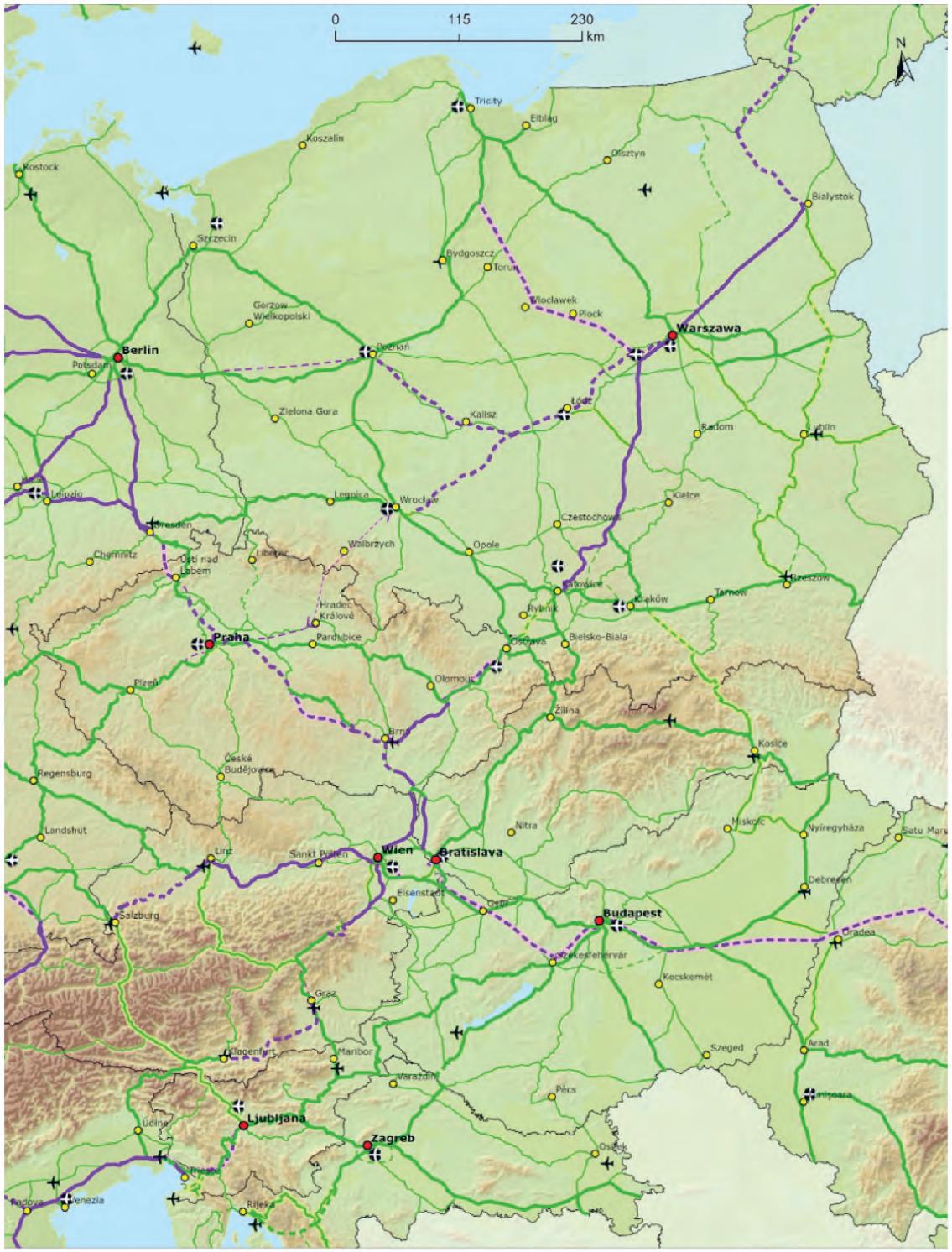
Põhivõrk, laiendatud põhivõrk ja üldvõrk
Raudtee-kaubavedu, sadamad ja raudtee-/maanteeterminalid (RMT)
BE BG **CZ** DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU **HU** MT NL AT **PL** PT RO SI **SK** FI SE

6



Põhivõrk, laiendatud põhivõrk ja üldvõrk
Raudtee-reisijatevedu, lennujaamad
BE BG **CZ** DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU **HU** MT NL AT **PL** PT RO SI **SK** FI SE

6



Põhivõrgu raudteed	Laiendatud põhivõrgu raudteed	Üldvõrgu raudteed	Üldvõrk Põhivõrk	Linnatranspordisõlmed
Tavaraudtee	Tavaraudtee	Tavaraudtee	Lennujaamad	Pealinnad
Tavaraudtee/uusehitus	Tavaraudtee/uusehitus	Tavaraudtee/uusehitus		Linnatranspordisõlmed
≥ 200 km/h	≥ 200 km/h	≥ 200 km/h		
≥ 200 km/h / uusehitus	≥ 200 km/h / uusehitus	≥ 200 km/h / uusehitus		
Kavandatud		Kavandatud		

TENtec

Põhivõrk, laiendatud põhivõrk ja üldvõrk
Maanteed, sadamad, raudtee-/maanteeterminalid ja lennujaamad
BE BG **CZ** DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU **HU** MT NL AT **PL** PT RO SI **SK** FI SE

6



Üld- ja põhivõrk

Siseveeteed ja sadamad

BE BG CZ DK DE EE IE EL **ES** FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL **PT** RO SI SK FI SE

7



Põhivõrk, laiendatud põhivõrk ja üldvõrk
Raudtee-kaubavedu, sadamad ja raudtee-/maanteeterminalid (RMT)
BE BG CZ DK DE EE IE EL **ES** FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL **PT** RO SI SK FI SE

7



Põhivõrk, laiendatud põhivõrk ja üldvõrk

Raudtee-reisijatevedu, lennujaamad

BE BG CZ DK DE EE IE EL **ES** FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL **PT** RO SI SK FI SE

7



Põhivõrk, laiendatud põhivõrk ja üldvõrk
Maanteed, sadamad, raudtee-/maanteeterminalid ja lennujaamad
BE BG CZ DK DE EE IE EL **ES** FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL **PT** RO SI SK FI SE

7



Üld- ja põhivõrk

Siseveeteed ja sadamad

BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR **HR** **IT** CY LV LT LU HU **MT** NL AT PL PT RO **SI** SK FI SE

8



Põhivõrk	Üldvõrk	Põhivõrk	Linnatranspordisõlmed
Siseveeteed Siseveeteed/uusehitus	Sadamad	Sadamad	Pealinnad Linna-transpordi-sõlmed

TENtec

Põhivõrk, laiendatud põhivõrk ja üldvõrk
Raudtee-kaubavedu, sadamad ja raudtee-/maanteeterminalid (RMT)
BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR **HR** **IT** CY LV LT LU HU **MT** NL AT PL PT RO **SI** SK FI SE
8



Põhivõrk, laiendatud põhivõrk ja üldvõrk
Raudtee-reisijatevedu, lennujaamad
BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR **HR** IT CY LV LT LU HU **MT** NL AT PL PT RO **SI** SK FI SE

8



Põhivõrk, laiendatud põhivõrk ja üldvõrk
Maanteed, sadamad, raudtee-/maanteeterminalid ja lennujaamad
BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR **HR** **IT** CY LV LT LU HU **MT** NL AT PL PT RO **SI** SK FI SE

8



Üld- ja põhivõrk
Siseveeteed ja sadamad
BE **BG** CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT **RO** SI SK FI SE

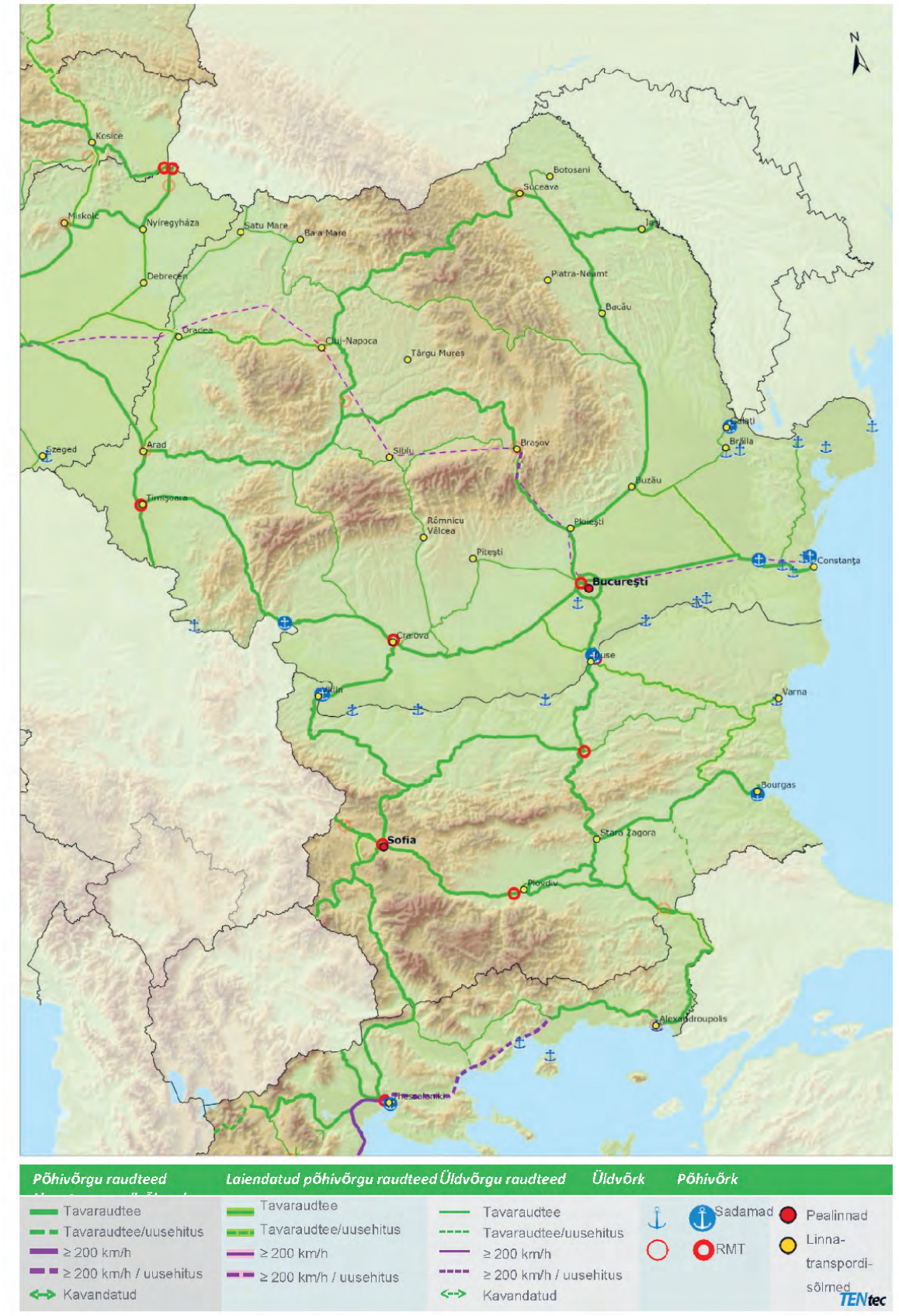
9



Põhivõrk	Üldvõrk	Põhivõrk	Linnatranspordisõlmed
Siseveeteed Siseveeteed/uusehitus	Sadamad	Sadamad	Pealinnad Linna-transpordi-sõlmed

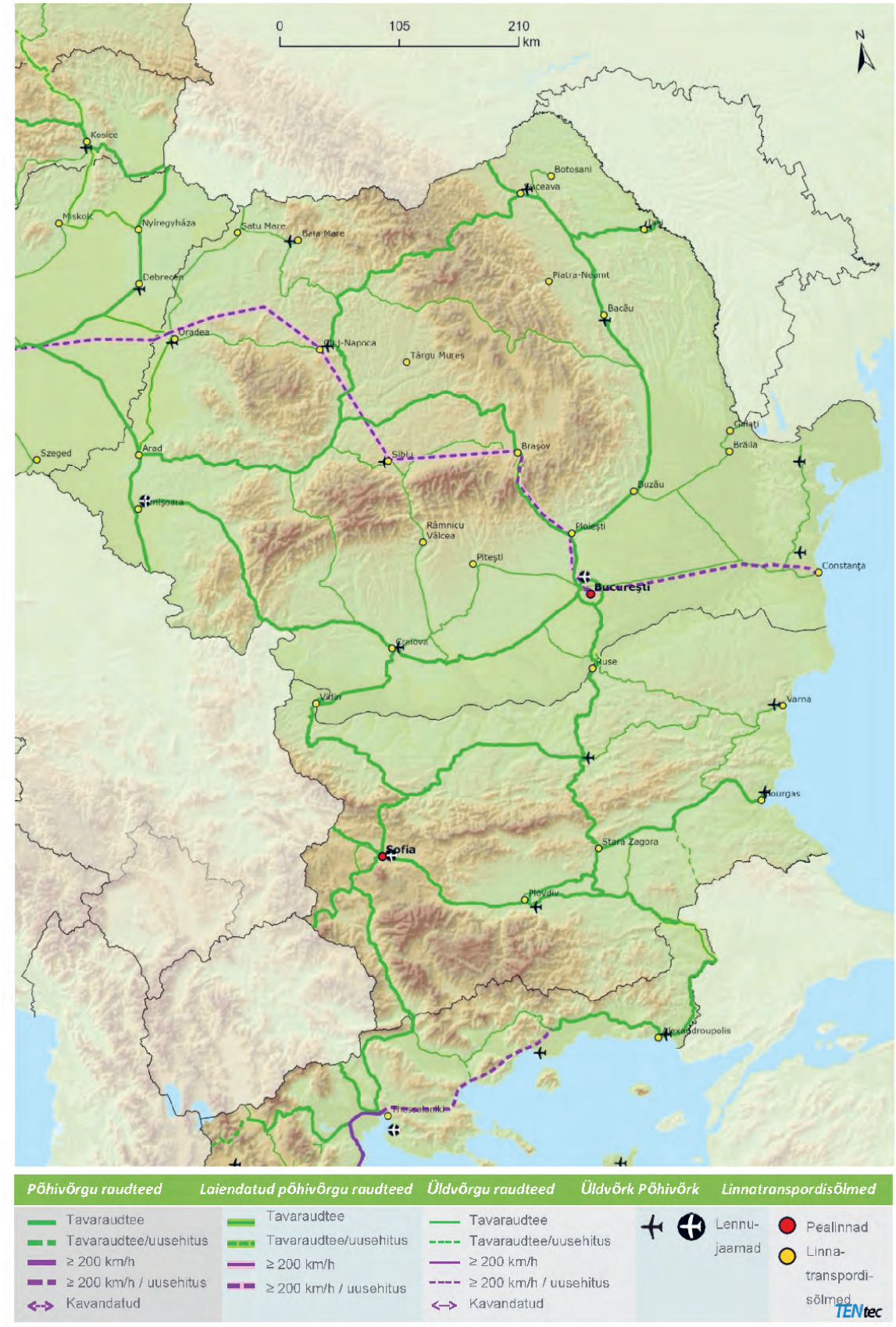
TENtec

Põhivõrk, laiendatud põhivõrk ja üldvõrk
Raudtee-kaubavedu, sadamad ja raudtee-/maanteeterminalid (RMT)
BE **BG** CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT **RO** SI SK FI SE
9



Põhivõrk, laiendatud põhivõrk ja üldvõrk
Raudtee-reisijatevedu, lennujaamad
BE **BG** CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT **RO** SI SK FI SE

9



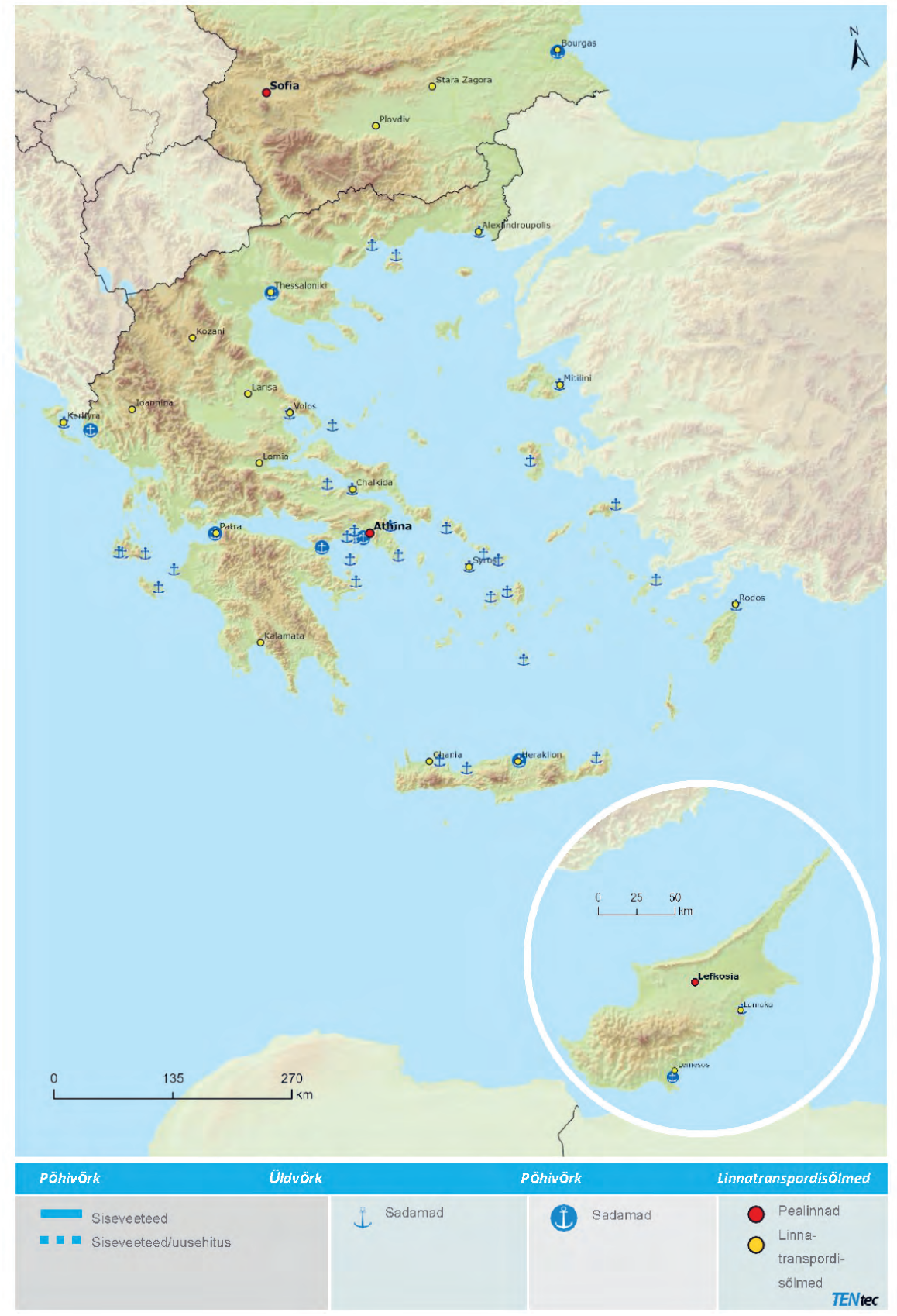
Põhivõrk, laiendatud põhivõrk ja üldvõrk
Maanteed, sadamad, raudtee-/maanteeterminalid ja lennujaamad
BE **BG** CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT **RO** SI SK FI SE

9



Üld- ja põhivõrk
Siseveeteed ja sadamad
BE BG CZ DK DE EE IE **EL** ES FR HR IT **CY** LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE

10




Põhivõrk, laiendatud põhivõrk ja üldvõrk
Raudtee-kaubavedu, sadamad ja raudtee-/maanteeterminalid (RMT)
BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE
10
N
Sofia
Stara Zagora
Plovdiv
Bourgas
Alexandroupolis
Thessaloniki
Kozani
Larisa
Ioannina
Kerkyra
Volos
Lamia
Chalkida
Athina
Patra
Kalamata
Syros
Mitilini
Rocos
Chania
Heraklion
0 135 270 km
0 25 50 km
Lefkosia
Limassol
Põhivõrgu raudteed
Tavaraudtee
Tavaraudtee/uusehitus
≥ 200 km/h
≥ 200 km/h / uusehitus
Kavandatud
Laiendatud põhivõrgu raudteed
Tavaraudtee
Tavaraudtee/uusehitus
≥ 200 km/h
≥ 200 km/h / uusehitus
Üldvõrgu raudteed
Tavaraudtee
Tavaraudtee/uusehitus
≥ 200 km/h
≥ 200 km/h / uusehitus
Kavandatud
Üldvõrk
Põhivõrk
Sadamad
RMT
Linnatranspordisõlmed
Pealinnad
Linna-transpordi-sõlmed
TENtec


Põhivõrk, laiendatud põhivõrk ja üldvõrk
Raudtee-reisijatevedu, lennujaamad
BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE
10
N
Sofia
Burgas
Stara Zagora
Plovdiv
Alexandroupolis
Thessaloniki
Kozani
Larisa
Ioannina
Kerkyra
Volos
Lamia
Chalkida
Patra
Athina
Mitilini
Syros
Rodos
Kalamata
Chania
Heraklion
0 25 50 km
Lefkosia
Limassol
0 135 270 km
Põhivõrgu raudteed
Tavaraudtee
Tavaraudtee/uusehitus
≥ 200 km/h
≥ 200 km/h / uusehitus
Kavandatud
Laiendatud põhivõrgu raudteed
Tavaraudtee
Tavaraudtee/uusehitus
≥ 200 km/h
≥ 200 km/h / uusehitus
Üldvõrgu raudteed
Tavaraudtee
Tavaraudtee/uusehitus
≥ 200 km/h
≥ 200 km/h / uusehitus
Kavandatud
Üldvõrk Põhivõrk
Lennujaamad
Linnatranspordisõlmed
Pealinnad
Linnatranspordisõlmed
TENtec

Põhivõrk, laiendatud põhivõrk ja üldvõrk
Maanteed, sadamad, raudtee-/maanteeterminalid ja lennujaamad
BE BG CZ DK DE EE IE **EL** ES FR HR IT **CY** LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE

10



Põhivõrgu maanteed	Laiendatud põhivõrgu maanteed	Üldvõrgu maanteed	Üldvõrk Põhivõrk	
Maantee	Maantee	Maantee	Sadamad	Pealinnad
Maantee/uusehitus	Maantee/uusehitus	Maantee/uusehitus	RMT	Linna-transpordi-sõlmed
Kavandatud		Kavandatud	Lennu-jaamad	

TENtec

II LISA

ÜLEEUROOPALISE TRANSPORDIVÕRGU TRANSPORDISÕLMEDE LOETELU

LR	TRANSPORDISÕLME NIMI	LINNA-TRANS-PORDI--SÕLM	LENNUJAAM	MERESADAM	SISEVEESADAM	RAUDTEE-/ MAANTEE-TERMINALID / SISEVEE-TEEDE TERMINALID
BE	Aalst				Üldvõrk	
	Albertkanaal või Canal Albert				Põhivõrk	
	Antwerpen	X		Põhivõrk	Põhivõrk	Põhivõrk
	Arlon	X				
	Athus					Põhivõrk
	Avelgem				Üldvõrk	
	Brugge	X		Põhivõrk (Zeebrugge)		
	Brussel või Bruxelles	X	Põhivõrk (Nationaal või National)		Põhivõrk	
	Charleroi	X	Üldvõrk		Üldvõrk (Kanaal Charleroi-Brussel või Canal Charleroi-Bruxelles) Üldvõrk (Sambre)	
	Gent	X		Põhivõrk	Põhivõrk	
	Grimbergen				Üldvõrk	
	Hasselt	X				
	Kortrijk				Põhivõrk (Bossuit)	
	Leuven	X				
	Liège	X	Põhivõrk		Põhivõrk (Albertkanaal või Canal Albert) Põhivõrk (Maas või Meuse)	

LR	TRANSPORDISÕLME NIMI	LINNA-TRANS-PORDI--SÕLM	LENNUJAAM	MERESADAM	SISEVEESADAM	RAUDTEE-/ MAANTEE-TERMINALID / SISEVEE-TEEDE TERMINALID
	Mons				Üldvõrk (Centre/Borinage)	
	Namur	X			Põhivõrk (Maas või Meuse) Üldvõrk (Sambre)	
	Oostende		Üldvõrk (Oostende)	Üldvõrk		
	Ottignies-Louvain-la-Neuve	X				
	Roeselare				Üldvõrk	
	Tournai				Üldvõrk (Schelde või Escaut)	
	Willebroek				Üldvõrk	
BG	Burgas	X	Üldvõrk	Põhivõrk		
	Dragoman					Üldvõrk
	Gorna Oryahovitsa		Üldvõrk			Põhivõrk
	Lom				Üldvõrk	
	Oryahovo				Üldvõrk	
	Plovdiv	X	Üldvõrk			Põhivõrk
	Ruse	X			Põhivõrk	Põhivõrk
	Silistra				Üldvõrk	
	Sofia	X	Põhivõrk			Põhivõrk
	Stara Zagora	X				
	Svilengrad					Üldvõrk
	Svishtov				Üldvõrk	

LR	TRANSPORDISÕLME NIMI	LINNA-TRANS-PORDI--SÕLM	LENNUJAAM	MERESADAM	SISEVEESADAM	RAUDTEE-/ MAANTEE-TERMINALID / SISEVEE-TEEDE TERMINALID
	Varna	X	Üldvõrk	Üldvõrk		
	Vidin	X			Põhivõrk	
CZ	Brno	X	Üldvõrk			Üldvõrk
	Česká Třebová					Põhivõrk
	České Budějovice	X				
	Děčín				Põhivõrk	Põhivõrk
	Hradec Králové	X				
	Liberec	X				
	Lovosice				Üldvõrk	Üldvõrk
	Mělník				Põhivõrk	Põhivõrk
	Olomouc	X				
	Ostrava	X	Põhivõrk			Põhivõrk
	Pardubice	X			Põhivõrk	Põhivõrk
	Plzeň	X				Põhivõrk
	Praha	X	Põhivõrk (Václav Havel)		Põhivõrk (Radotín) Üldvõrk (Holešovice), (Libeň), (Smíchov)	Põhivõrk (Praha Uhříněves)
	Přerov					Põhivõrk
	Ústí nad Labem	X			Üldvõrk	Üldvõrk
DK	Aalborg	X	Üldvõrk	Üldvõrk		
	Aabenraa/Enstedværket			Üldvõrk		

ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1679/oj

LR	TRANSPORDISÕLME NIMI	LINNA-TRANS-PORDI--SÕLM	LENNUJAAM	MERESADAM	SISEVEESADAM	RAUDTEE-/ MAANTEE-TERMINALID / SISEVEE-TEEDE TERMINALID
	Århus	X		Põhivõrk		
	Billund		Üldvõrk			
	Esbjerg			Üldvõrk		
	Fredericia			Üldvõrk		
	Frederikshavn			Üldvõrk		
	Gedser			Üldvõrk		
	Helsingør			Üldvõrk		
	Hirtshals			Üldvõrk		
	Høje-Taastrup					Üldvõrk
	København	X	Põhivõrk (Kastrup)	Põhivõrk		
	Køge			Üldvõrk		
	Odense	X		Üldvõrk		
	Padborg					Üldvõrk
	Rødby			Üldvõrk		
	Rønne		Üldvõrk	Üldvõrk		
	Sjællands Odde parvlaevasadam			Üldvõrk		
	Spodsbjerg			Üldvõrk		
	Tårs (Nakskov)			Üldvõrk		
	Taulov					Põhivõrk (Taulov/Fredericia)

LR	TRANSPORDISÕLME NIMI	LINNA-TRANS-PORDI--SÕLM	LENNUJAAM	MERESADAM	SISEVEESADAM	RAUDTEE-/ MAANTEE-TERMINALID / SISEVEE-TEEDE TERMINALID
DE	Aachen	X				
	Andernach				Üldvõrk	Üldvõrk
	Aschaffenburg				Üldvõrk	Üldvõrk
	Augsburg	X				
	Bendorf				Üldvõrk	
	Bergkamen				Üldvõrk	
	Berlin	X	Põhivõrk (Berlin Brandenburg)		Põhivõrk	Põhivõrk (Berlin--Großbeeren)
	Bielefeld	X				
	Bochum	X				
	Bonn	X			Üldvõrk	
	Borkum			Üldvõrk		
	Bottrop	X			Üldvõrk	
	Brake (Unterweser)			Üldvõrk	Üldvõrk	
	Bramsche				Üldvõrk	
	Brandenburg an der Havel				Üldvõrk	
	Braunschweig	X			Põhivõrk	Põhivõrk
	Breisach am Rhein				Üldvõrk	
	Bremen	X	Põhivõrk	Põhivõrk	Põhivõrk	Põhivõrk
	Bremerhaven	X		Põhivõrk	Põhivõrk	Põhivõrk

ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1679/oj

LR	TRANSPORDISÕLME NIMI	LINNA-TRANS-PORDI--SÕLM	LENNUJAAM	MERESADAM	SISEVEESADAM	RAUDTEE-/ MAANTEE-TERMINALID / SISEVEE-TEEDE TERMINALID
	Brunsbüttel			Üldvõrk	Üldvõrk	
	Bülstringen				Üldvõrk	
	Chemnitz	X				
	Cuxhaven			Üldvõrk		Üldvõrk
	Darmstadt	X				
	Dormagen				Üldvõrk	
	Dörpen				Üldvõrk	Üldvõrk
	Dortmund	X	Üldvõrk		Põhivõrk	Põhivõrk
	Dresden	X	Üldvõrk			Üldvõrk
	Duisburg	X			Põhivõrk	Põhivõrk
	Düsseldorf	X	Põhivõrk		Põhivõrk	
	Emden			Üldvõrk	Üldvõrk	
	Emmerich				Üldvõrk	Üldvõrk
	Erfurt	X	Üldvõrk			
	Erlangen	X				
	Esens			Üldvõrk		
	Essen	X			Üldvõrk	
	Estorf (Weser)				Üldvõrk	
	Fehmarn			Üldvõrk		
	Flörsheim am Rhein				Üldvõrk	

LR	TRANSPORDISÕLME NIMI	LINNA-TRANS-PORDI--SÕLM	LENNUJAAM	MERESADAM	SISEVEESADAM	RAUDTEE-/ MAANTEE-TERMINALID / SISEVEE-TEEDE TERMINALID
	Frankfurt am Main	X	Põhivõrk		Põhivõrk	Põhivõrk
	Freiburg im Breisgau	X				
	Fürth	X				
	Gelsenkirchen	X			Üldvõrk	
	Germersheim				Üldvõrk	Üldvõrk
	Gernsheim				Üldvõrk	
	Gießen	X				
	Ginsheim Gustavsburg				Üldvõrk	
	Göttingen	X				
	Großkrotzenburg				Üldvõrk	
	Gütersloh	X				
	Hagen	X				
	Hahn		Üldvõrk			
	Haldensleben				Üldvõrk	Üldvõrk
	Halle (Saale)	X				Põhivõrk (Leipzig/Halle-Schkopau)
	Haltern am See				Üldvõrk	
	Hamburg	X	Põhivõrk	Põhivõrk	Põhivõrk	Põhivõrk
	Hamm	X			Põhivõrk	Üldvõrk (Hamm-Bönen)
	Hanau				Üldvõrk	

LR	TRANSPORDISÕLME NIMI	LINNA-TRANS-PORDI--SÕLM	LENNUJAAM	MERESADAM	SISEVEESADAM	RAUDTEE-/ MAANTEE-TERMINALID / SISEVEE-TEEDE TERMINALID
	Hannover	X	Põhivõrk		Põhivõrk	Põhivõrk
	Heidelberg	X				
	Heilbronn	X			Üldvõrk	
	Helgoland			Üldvõrk		
	Heringsdorf		Üldvõrk			
	Herne	X			Üldvõrk	Üldvõrk (Herne-Wanne)
	Hildesheim	X				
	Hof - Plauen		Üldvõrk			
	Hohenhameln				Üldvõrk	
	Ibbenbüren				Üldvõrk	
	Iffezheim				Üldvõrk	
	Ingolstadt	X				
	Jena	X				
	Kaiserslautern	X				
	Karlsruhe	X	Üldvõrk (Karlsruhe / Baden-Baden)		Põhivõrk	Põhivõrk
	Kassel	X				Üldvõrk
	Kehl				Üldvõrk	
	Kelheim				Üldvõrk	
	Kelsterbach				Üldvõrk	

LR	TRANSPORDISÕLME NIMI	LINNA-TRANS-PORDI--SÕLM	LENNUJAAM	MERESADAM	SISEVEESADAM	RAUDTEE-/ MAANTEE-TERMINALID / SISEVEE-TEEDE TERMINALID
	Kiel	X		Üldvõrk		
	Kleve				Üldvõrk	
	Koblenz	X			Põhivõrk	Põhivõrk
	Köln	X	Põhivõrk (Köln/Bonn)		Põhivõrk	Põhivõrk
	Krefeld	X			Üldvõrk	
	Lampertheim				Üldvõrk	
	Landshut	X				
	Langeoog			Üldvõrk		
	Leipzig	X	Põhivõrk (Leipzig/Halle)			Põhivõrk (Leipzig-Wahren)
	Leverkusen	X			Üldvõrk	Üldvõrk
	Lingen (Ems)				Üldvõrk	
	Lübeck	X		Põhivõrk	Põhivõrk	Põhivõrk
	Ludwigshafen am Rhein	X			Üldvõrk	
	Lünen				Üldvõrk	
	Magdeburg	X			Põhivõrk	Põhivõrk
	Mainz	X			Põhivõrk	Põhivõrk
	Mannheim	X			Põhivõrk	Põhivõrk (Mannheim/Ludwigshafen)
	Marl				Üldvõrk	
	Memmingen		Üldvõrk			

ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1679/oj

LR	TRANSPORDISÕLME NIMI	LINNA-TRANS-PORDI--SÕLM	LENNUJAAM	MERESADAM	SISEVEESADAM	RAUDTEE-/ MAANTEE-TERMINALID / SISEVEE-TEEDE TERMINALID
	Meppen				Üldvõrk	
	Minden				Üldvõrk	Üldvõrk
	Mönchengladbach	X				
	Mülheim an der Ruhr	X			Üldvõrk	
	München	X	Põhivõrk			Põhivõrk (München-Riem)
	Münster	X	Üldvõrk (Münster/Osnabrück)		Üldvõrk	
	Neuss	X			Üldvõrk	
	Niedere Börde				Üldvõrk	
	Niederkassel				Üldvõrk	
	Norden			Üldvõrk		
	Nordenham			Üldvõrk	Üldvõrk	
	Norderney			Üldvõrk		
	Nürnberg	X	Põhivõrk		Põhivõrk	Põhivõrk
	Oberhausen	X				
	Offenbach am Main	X				
	Oldenburg (Oldenburg)	X			Üldvõrk	
	Osnabrück	X				
	Otterstadt				Üldvõrk	
	Paderborn	X	Üldvõrk (Paderborn/-Lippstadt)			

LR	TRANSPORDISÕLME NIMI	LINNA-TRANS-PORDI--SÕLM	LENNUJAAM	MERESADAM	SISEVEESADAM	RAUDTEE-/ MAANTEE-TERMINALID / SISEVEE-TEEDE TERMINALID
	Peine				Üldvõrk	
	Pforzheim	X				
	Plochingen				Üldvõrk	
	Potsdam	X				
	Raunheim				Üldvõrk	
	Recklinghausen	X				
	Rees				Üldvõrk	
	Regensburg	X			Põhivõrk	
	Rheinau				Üldvõrk	
	Rheinberg				Üldvõrk	
	Rheinmünster				Üldvõrk	
	Rostock	X	Üldvõrk (Rostock-Laage)	Põhivõrk		Põhivõrk
	Saarbrücken	X				
	Saarlouis				Üldvõrk	
	Sassnitz			Üldvõrk		
	Schwarzheide					Üldvõrk
	Siegen	X				
	Singen					Üldvõrk
	Solingen	X				

LR	TRANSPORDISÕLME NIMI	LINNA-TRANS-PORDI--SÕLM	LENNUJAAM	MERESADAM	SISEVEESADAM	RAUDTEE-/ MAANTEE-TERMINALID / SISEVEE-TEEDE TERMINALID
	Spelle				Üldvõrk	
	Speyer				Üldvõrk	
	Stade			Üldvõrk	Üldvõrk	Üldvõrk
	Stolzenau				Üldvõrk	
	Straubing				Üldvõrk	
	Stuttgart	X	Põhivõrk		Põhivõrk	Põhivõrk (Stuttgart-Kornwestheim)
	Triefenstein				Üldvõrk	
	Trier	X			Üldvõrk	
	Ulm	X				Üldvõrk (Ulm-Dornstadt)
	Voerde				Üldvõrk	
	Wangerooge			Üldvõrk		
	Wesel				Üldvõrk	
	Wesseling				Üldvõrk	
	Weeze		Üldvõrk (Niederrhein)			
	Westerland-Sylt		Üldvõrk			
	Wiesbaden	X			Üldvõrk	
	Wilhelmshaven			Põhivõrk		
	Wismar			Üldvõrk		
	Wolfsburg	X				

LR	TRANSPORDISÕLME NIMI	LINNA-TRANS-PORDI--SÕLM	LENNUJAAM	MERESADAM	SISEVEESADAM	RAUDTEE-/ MAANTEE-TERMINALID / SISEVEE-TEEDE TERMINALID
	Worms				Üldvõrk	Üldvõrk
	Wörth am Rhein				Üldvõrk	Üldvõrk
	Wuppertal	X				
	Würzburg	X				
EE	Heltermaa			Üldvõrk		
	Kärdla		Üldvõrk			
	Koidula					Üldvõrk
	Kuivastu			Üldvõrk		
	Kuressaare		Üldvõrk			
	Pärnu		Üldvõrk	Üldvõrk		
	Paldiski Lõunasadam			Üldvõrk		
	Rohuküla			Üldvõrk		
	Sillamäe			Üldvõrk		
	Tallinn	X	Põhivõrk	Põhivõrk (Tallinna Vana-sadam, Muuga sadam)		
	Tartu	X	Üldvõrk			
	Virtsu			Üldvõrk		
IE	Carraig Fhiáin või Carrickfin		Üldvõrk (Dún na nGall või Donegal)			
	Corcaigh või Cork	X	Põhivõrk	Põhivõrk		

ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1679/oj

LR	TRANSPORDISÕLME NIMI	LINNA-TRANS-PORDI--SÕLM	LENNUJAAM	MERESADAM	SISEVEESADAM	RAUDTEE-/ MAANTEE-TERMINALID / SISEVEE-TEEDE TERMINALID
	Baile Átha Cliath või Dublin	X	Põhivõrk	Põhivõrk (G.D.A. sada-maklaster)		
	Gaillimh või Galway	X		Üldvõrk		
	Inis Mór või Inishmore		Üldvõrk			
	Ciarraí või Kerry – An Fearann Fuar või Farranfore		Üldvõrk			
	An Cnoc või Knock		Üldvõrk (Cúige Chonnacht või Connaught)			
	Luimneach või Limerick	X	Üldvõrk (Sionainn või Shannon)	Põhivõrk (Sionainn-Faing või Shannon Foynes)		
	Ros Láir või Rosslare			Üldvõrk (Europort)		
	Port Láirge või Waterford		Üldvõrk	Üldvõrk		
EL	Aegina			Üldvõrk		
	Agioi Theodoroi			Põhivõrk		
	Alexandroupolis	X	Üldvõrk	Üldvõrk		Üldvõrk
	Argostoli			Üldvõrk		
	Astipalaia		Üldvõrk			
	Athina	X	Põhivõrk	Põhivõrk (Piraeus/Ikonio)		Põhivõrk (Piraeus/Thriassio Pedio)
	Chalkida	X		Üldvõrk		
	Chaniá	X	Üldvõrk	Üldvõrk (Souda)		
	Chíos		Üldvõrk	Üldvõrk		

LR	TRANSPORDISÕLME NIMI	LINNA-TRANS-PORDI--SÕLM	LENNUJAAM	MERESADAM	SISEVEESADAM	RAUDTEE-/ MAANTEE-TERMINALID / SISEVEE-TEEDE TERMINALID
	Faneromeni Salaminas			Üldvõrk		
	Elefsina			Üldvõrk		
	Gavrio			Üldvõrk		
	Irákleio	X	Põhivõrk (Kasteli)	Põhivõrk		
	Igoumenitsa			Põhivõrk		
	Ikaria		Üldvõrk			
	Ioannina	X	Üldvõrk			
	Kalamáta	X	Üldvõrk			
	Kalymnos		Üldvõrk			
	Kárpathos		Üldvõrk			
	Kassos		Üldvõrk			
	Kastelorizo		Üldvõrk			
	Kastoria		Üldvõrk			
	Kavála		Üldvõrk	Üldvõrk		
	Kefalonia		Üldvõrk			
	Kerkyra	X	Üldvõrk	Üldvõrk		
	Kithira		Üldvõrk			
	Kós		Üldvõrk	Üldvõrk		
	Kozani	X				Üldvõrk
	Kyllini			Üldvõrk		

LR	TRANSPORDISÕLME NIMI	LINNA-TRANS-PORDI--SÕLM	LENNUJAAM	MERESADAM	SISEVEESADAM	RAUDTEE-/ MAANTEE-TERMINALID / SISEVEE-TEEDE TERMINALID
	Lamia	X				Üldvõrk
	Larisa	X				
	Larymna			Üldvõrk		
	Lavrio (Sounio)			Üldvõrk		
	Leros		Üldvõrk			
	Límnos		Üldvõrk			
	Lixouri			Üldvõrk		
	Milos		Üldvõrk			
	Mýkonos		Üldvõrk	Üldvõrk		
	Mytilíni	X	Üldvõrk	Üldvõrk		
	Naxos		Üldvõrk	Üldvõrk		
	Paloukia Salaminas			Üldvõrk		
	Paros		Üldvõrk	Üldvõrk		
	Patras	X	Üldvõrk (Araxos)	Põhivõrk		Põhivõrk
	Poros Kefallinias			Üldvõrk		
	Poros Trizinias			Üldvõrk		
	Preveza		Üldvõrk			
	Rafina			Üldvõrk		
	Rethymno			Üldvõrk		
	Rodos	X	Üldvõrk	Üldvõrk		

LR	TRANSPORDISÕLME NIMI	LINNA-TRANS-PORDI--SÕLM	LENNUJAAM	MERESADAM	SISEVEESADAM	RAUDTEE-/ MAANTEE-TERMINALID / SISEVEE-TEEDE TERMINALID
	Samos		Üldvõrk			
	Santoríni		Üldvõrk	Üldvõrk		
	Sitia		Üldvõrk	Üldvõrk		
	Skiathos		Üldvõrk	Üldvõrk		
	Skiros		Üldvõrk			
	Syros	X	Üldvõrk	Üldvõrk		
	Thassos			Üldvõrk		
	Thessaloníki	X	Põhivõrk (Makedonia)	Põhivõrk		Põhivõrk
	Tínos			Üldvõrk		
	Vathy Samou			Üldvõrk		
	Vólos	X	Üldvõrk (Nea Anchialos)	Üldvõrk		
	Zákynthos		Üldvõrk	Üldvõrk		
ES	A Coruña	X	Üldvõrk	Põhivõrk		
	Albacete	X				
	Alcázar de San Juan					Põhivõrk
	Alcúdia			Üldvõrk		
	Algeciras	X		Põhivõrk (Bahía de Algeciras)		
	Alicante	X	Põhivõrk	Üldvõrk		
	Almería suurlinnapiirkond	X	Üldvõrk	Üldvõrk		

ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1679/oj

LR	TRANSPORDISÕLME NIMI	LINNA-TRANS-PORDI--SÕLM	LENNUJAAM	MERESADAM	SISEVEESADAM	RAUDTEE-/ MAANTEE-TERMINALID / SISEVEE-TEEDE TERMINALID
	Antequera (Bobadilla)					Põhivõrk
	Arrecife		Üldvõrk (Lanzarote)	Üldvõrk		
	Avilés		Üldvõrk (Asturias)	Üldvõrk		
	Badajoz	X	Üldvõrk			Üldvõrk
	Barcelona suurlinnapiirkond	X	Põhivõrk	Põhivõrk		Põhivõrk
	Bilbao suurlinnapiirkond	X	Põhivõrk	Põhivõrk		Põhivõrk
	Burgos	X	Üldvõrk			Üldvõrk
	Cáceres	X				
	Cádiz	X		Üldvõrk (Bahía de Cádiz)		
	Carboneras			Üldvõrk		
	Cartagena	X		Põhivõrk		
	Castellón	X		Põhivõrk		
	Ceuta	X		Üldvõrk		
	Córdoba	X				Põhivõrk
	El Hierro		Üldvõrk	Üldvõrk (La Estaca)		
	El Penedés El Vendrell					Üldvõrk
	Elche	X				
	Ferrol	X		Üldvõrk		
	Figueras					Üldvõrk

LR	TRANSPORDISÕLME NIMI	LINNA-TRANS-PORDI--SÕLM	LENNUJAAM	MERESADAM	SISEVEESADAM	RAUDTEE-/ MAANTEE-TERMINALID / SISEVEE-TEEDE TERMINALID
	Gijón	X		Põhivõrk		
	Gerona	X	Üldvõrk			
	Granada	X	Üldvõrk			
	Huelva	X		Põhivõrk		
	Huesca					Üldvõrk
	Ibiza		Üldvõrk	Üldvõrk (Eivissa)		
	Jaén	X				
	Jerez	X	Üldvõrk			
	La Savina (Formentera)			Üldvõrk (Cala Sabina)		
	Las Palmas de Gran Canaria suurlinnapiirkond	X	Põhivõrk (Las Palmas)	Põhivõrk (Las Palmas)		
	León	X	Üldvõrk			Põhivõrk
	Linares					Üldvõrk
	Lleida/Lérida	X				
	Logroño	X				Üldvõrk
	Los Cristianos (Tenerife)			Üldvõrk		
	Lugo	X				
	Madridi suurlinnapiirkond	X	Põhivõrk (Barajas)			Põhivõrk (Norte y Sur)
	Mahon (Menorca)		Üldvõrk	Üldvõrk		
	Málaga	X	Põhivõrk	Üldvõrk		

LR	TRANSPORDISÕLME NIMI	LINNA-TRANS-PORDI--SÕLM	LENNUJAAM	MERESADAM	SISEVEESADAM	RAUDTEE-/ MAANTEE-TERMINALID / SISEVEE-TEEDE TERMINALID
	Marbella	X				
	Melilla	X	Üldvõrk	Üldvõrk		
	Monforte de Lemos					Üldvõrk
	Motril			Üldvõrk		
	Murcia	X	Üldvõrk			Põhivõrk
	Ourense	X				
	Oviedo	X				
	Palma de Mallorca	X	Põhivõrk	Põhivõrk		
	Pamplona	X	Üldvõrk			Üldvõrk (Noain)
	Pasajes			Üldvõrk		
	Pontevedra			Üldvõrk (Marín y Ría de Pontevedra)		
	Puerto del Rosario (Fuerteventura)		Üldvõrk (Fuerteventura)	Üldvõrk		
	Sagunto			Üldvõrk		Põhivõrk
	Salamanca	X	Üldvõrk			Üldvõrk
	San Cibrao			Üldvõrk		
	San Sebastián de la Gomera		Üldvõrk	Üldvõrk		
	San Sebastián-Donostia	X	Üldvõrk			Üldvõrk (Lezo)
	Santa Cruz de la Palma (La Palma)		Üldvõrk (La Palma)	Üldvõrk (Santa Cruz de la Palma)		

LR	TRANSPORDISÕLME NIMI	LINNA-TRANS-PORDI--SÕLM	LENNUJAAM	MERESADAM	SISEVEESADAM	RAUDTEE-/ MAANTEE-TERMINALID / SISEVEE-TEEDE TERMINALID
	Santa Cruz de Tenerife suurlinnapiirkond	X	Üldvõrk (Los Rodeos), põhivõrk (Reina Sofia)	Põhivõrk (sh Granadilla)		
	Santander	X	Üldvõrk	Põhivõrk		Üldvõrk (Torrelavega)
	Santiago de Compostela	X	Üldvõrk			
	Sevilla suurlinnapiirkond	X	Põhivõrk	Põhivõrk	Põhivõrk	Põhivõrk
	Tarifa			Üldvõrk		
	Tarragona-Reus	X	Üldvõrk (Reus)	Põhivõrk (Tarragona)		
	Toledo					Üldvõrk
	Tudela					Üldvõrk
	Valencia	X	Põhivõrk	Põhivõrk		Põhivõrk (Fonteta de Saint Lluís) Üldvõrk (Silla)
	Valladolid	X	Üldvõrk			Põhivõrk
	Vigo	X	Üldvõrk	Üldvõrk		
	Vilagarcia			Üldvõrk		
	Vitoria-Gasteiz	X	Üldvõrk			Põhivõrk (Jundiz)
	Zaragoza	X	Üldvõrk			Põhivõrk
FR	Aiton-Bourgneuf					Üldvõrk
	Aix-en-Provence	X				
	Ajaccio (Corse)	X	Üldvõrk	Üldvõrk		
	Amiens	X				

LR	TRANSPORDISÕLME NIMI	LINNA-TRANS-PORDI--SÕLM	LENNUJAAM	MERESADAM	SISEVEESADAM	RAUDTEE-/ MAANTEE-TERMINALID / SISEVEE-TEEDE TERMINALID
	Angers	X				
	Annecy	X				
	Arles				Üldvõrk	
	Avignon					Põhivõrk
	Bastia		Üldvõrk	Üldvõrk		
	Bayonne			Üldvõrk		Põhivõrk (Mouguerre)
	Besançon	X				
	Beauvais		Üldvõrk			
	Biarritz		Üldvõrk			
	Bordeaux	X	Põhivõrk (Merignac)	Põhivõrk		Põhivõrk
	Boulogne-sur-Mer			Üldvõrk		
	Brest	X	Üldvõrk	Põhivõrk		
	Caen	X	Üldvõrk	Üldvõrk		
	Calais			Põhivõrk		Põhivõrk (La Manche'i väina püsiühendus)
	Cayenne	X	Üldvõrk	Üldvõrk		
	Chalon-sur-Saône				Põhivõrk	
	Chalons-sur-Marne		Üldvõrk (Paris-Vatry)			
	Cherbourg			Üldvõrk		
	Clermont-Ferrand	X	Üldvõrk			Üldvõrk

LR	TRANSPORDISÕLME NIMI	LINNA-TRANS-PORDI--SÕLM	LENNUJAAM	MERESADAM	SISEVEESADAM	RAUDTEE-/ MAANTEE-TERMINALID / SISEVEE-TEEDE TERMINALID
	Dieppe			Üldvõrk		
	Dijon	X				Põhivõrk
	Dunkerque			Põhivõrk	Põhivõrk	Põhivõrk
	Grenoble	X				
	Guadeloupe	X (Point-à-Pitre – Les Abymes)	Üldvõrk (Point-à-Pitre)	Üldvõrk		
	La Rochelle		Üldvõrk	Üldvõrk		
	Le Boulou					Üldvõrk
	Le Havre	X		Põhivõrk	Põhivõrk	Põhivõrk
	Le Mans	X				
	Lille	X	Põhivõrk (Lesquin)		Põhivõrk	Põhivõrk (Dourges)
	Loire sur Rhône/Saint Romain en Gal				Üldvõrk	
	Limoges	X	Üldvõrk			
	Lorient			Üldvõrk		
	Lyoni suurlinnapiirkond	X (sh Villeurbanne)	Põhivõrk (St Exupéry)		Põhivõrk	Põhivõrk
	Marquion (Cambrai)				Üldvõrk	
	Martinique	X (Fort-de-France – Lamentin)	Üldvõrk (Fort-de-France)	Üldvõrk		

ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1679/oj

LR	TRANSPORDISÕLME NIMI	LINNA-TRANS-PORDI--SÕLM	LENNUJAAM	MERESADAM	SISEVEESADAM	RAUDTEE-/ MAANTEE-TERMINALID / SISEVEE-TEEDE TERMINALID
	Marseille	X	Põhivõrk (Provence)	Põhivõrk (Marseille) Põhivõrk (Fos sur Mer)	Põhivõrk (Fos sur Mer)	Põhivõrk (Miramas)
	Mayotte	X(Dzaoudzi--Mamoudzou)	Üldvõrk	Üldvõrk		
	Metz	X			Põhivõrk	
	Montpellier	X	Üldvõrk			
	Mulhouse	X	Üldvõrk (Mulhouse-Bale)		Põhivõrk (Ottmarsheim)	
	Nancy	X			Üldvõrk	
	Nantes	X	Üldvõrk (Nantes Atlantique)	Põhivõrk (Nantes-St-Nazaire)		
	Nesle				Üldvõrk	
	Nice	X	Põhivõrk (Côte d'Azur)	Üldvõrk		
	Nîmes	X				
	Nogent-sur-Seine				Üldvõrk	
	Noyon				Üldvõrk	
	Orléans	X				Üldvõrk
	Pariisi suurlinnapiirkond	X (sh Boulogne-Billancourt, Saint--Denis, Argenteuil, Montreuil)	Põhivõrk (Charles de Gaulle) Põhivõrk (Orly)		Põhivõrk	Põhivõrk
	Péronne				Üldvõrk	

LR	TRANSPORDISÕLME NIMI	LINNA-TRANS-PORDI--SÕLM	LENNUJAAM	MERESADAM	SISEVEESADAM	RAUDTEE-/ MAANTEE-TERMINALID / SISEVEE-TEEDE TERMINALID
	Perpignan	X				Üldvõrk
	Poitiers	X				
	Réunion	X (Saint-Denis)	Üldvõrk (Saint-Denis)	Üldvõrk (Port Réunion)		
	Portes les Valence				Üldvõrk	
	Reims	X				
	Rennes	X				Üldvõrk
	Roscoff			Üldvõrk		
	Rouen	X		Põhivõrk	Põhivõrk	
	Saint-Étienne	X				
	Saint-Malo			Üldvõrk		
	Saint-Martin			Üldvõrk		
	Salaise-sur-Sanne				Üldvõrk (Salaise-Sablons)	
	Sète			Põhivõrk	Põhivõrk	
	Strasbourg	X	Üldvõrk (Entzheim)		Põhivõrk	Põhivõrk
	Thionville				Üldvõrk	
	Toulon	X		Üldvõrk		
	Toulouse	X	Põhivõrk (Blagnac)			Põhivõrk
	Tours	X				
	Valenciennes				Üldvõrk	

ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1679/oj

LR	TRANSPORDISÕLME NIMI	LINNA-TRANS-PORDI--SÕLM	LENNUJAAM	MERESADAM	SISEVEESADAM	RAUDTEE-/ MAANTEE-TERMINALID / SISEVEE-TEEDE TERMINALID
	Villefranche-sur-Saône				Üldvõrk	
HR	Cres			Üldvõrk		
	Dubrovnik		Üldvõrk	Üldvõrk		
	Hvar			Üldvõrk		
	Korčula			Üldvõrk		
	Osijek	X	Üldvõrk		Üldvõrk	
	Ploče			Põhivõrk		
	Preko			Üldvõrk		
	Pula		Üldvõrk	Üldvõrk		
	Rab			Üldvõrk		
	Rijeka	X	Üldvõrk	Põhivõrk		
	Rogac			Üldvõrk		
	Šibenik			Üldvõrk		
	Sisak				Üldvõrk	
	Slavonski Brod				Põhivõrk	
	Split	X	Üldvõrk	Põhivõrk		
	Stari Grad			Üldvõrk		
	Supetar			Üldvõrk		
	Varaždin	X				
	Vukovar				Põhivõrk	

LR	TRANSPORDISÕLME NIMI	LINNA-TRANS-PORDI--SÕLM	LENNUJAAM	MERESADAM	SISEVEESADAM	RAUDTEE-/ MAANTEE-TERMINALID / SISEVEE-TEEDE TERMINALID
	Zadar		Üldvõrk	Üldvõrk		
	Zagreb	X	Põhivõrk			Põhivõrk
IT	Alghero		Üldvõrk			
	Ancona	X	Üldvõrk	Põhivõrk		Põhivõrk (Jesi)
	Andria	X				
	Aosta	X				
	Augusta			Põhivõrk		
	Bari	X	Üldvõrk	Põhivõrk		Põhivõrk
	Bergamo	X				Üldvõrk (Cortenuova)
	Bologna	X	Põhivõrk			Põhivõrk
	Bolzano	X	Üldvõrk			
	Brescia	X				Üldvõrk
	Brindisi		Üldvõrk	Üldvõrk		
	Busto Arsizio – Sacconago – Gallarate					Üldvõrk
	Cagliari	X	Põhivõrk	Põhivõrk (Porto Foxi, Cagliari)		
	Campobasso	X				
	Capri			Üldvõrk		
	Carloforte			Üldvõrk		
	Casamicciola – Porto di Ischia			Üldvõrk		

LR	TRANSPORDISÕLME NIMI	LINNA-TRANS-PORDI--SÕLM	LENNUJAAM	MERESADAM	SISEVEESADAM	RAUDTEE-/ MAANTEE-TERMINALID / SISEVEE-TEEDE TERMINALID
	Catania	X	Üldvõrk (Fontanarossa, Comiso erakorraline lennurada)	Üldvõrk		Üldvõrk
	Cervignano					Põhivõrk
	Chioggia			Üldvõrk	Üldvõrk	
	Civitavecchia			Põhivõrk		
	Cremona				Põhivõrk	Üldvõrk (PBL), üldvõrk (Piadena)
	Faenza					Üldvõrk
	Ferrara	X				
	Firenze	X	Üldvõrk			
	Fiumicino			Üldvõrk		
	Foggia	X	Üldvõrk			Üldvõrk (Incoronata)
	Forlì	X				Üldvõrk (Forlì Cesena – Villa Selva)
	Gaeta			Üldvõrk		
	Gela			Üldvõrk		
	Genova	X	Põhivõrk	Põhivõrk		Põhivõrk (Vado)
	Gioia Tauro			Põhivõrk		
	Golfo Aranci			Üldvõrk		
	Elba		Üldvõrk			
	La Maddalena			Üldvõrk		

LR	TRANSPORDISÕLME NIMI	LINNA-TRANS-PORDI--SÕLM	LENNUJAAM	MERESADAM	SISEVEESADAM	RAUDTEE-/ MAANTEE-TERMINALID / SISEVEE-TEEDE TERMINALID
	La Spezia			Põhivõrk		Põhivõrk (Santo Stefano di Magra)
	Lamezia Terme		Üldvõrk			
	Lampedusa		Üldvõrk			
	Latina	X				
	Lecce	X				
	Livorno	X		Põhivõrk		Põhivõrk (Guasticce Collesalvetti)
	Mantova				Põhivõrk	Üldvõrk
	Marina di Carrara			Üldvõrk		
	Messina	X		Üldvõrk		
	Milano	X	Põhivõrk (Linate) Põhivõrk (Malpensa) Põhivõrk (Bergamo Orio al Serio)			Põhivõrk (Milano Smistamento – Segrate)
	Milazzo			Üldvõrk		
	Modena	X				Üldvõrk (Marzaglia)
	Monfalcone			Üldvõrk	Üldvõrk	
	Monza	X				
	Mortara					Üldvõrk
	Napoli	X	Põhivõrk	Põhivõrk		Põhivõrk (Nola), põhivõrk (Marcianise-Maddaloni)

ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1679/oj

LR	TRANSPORDISÕLME NIMI	LINNA-TRANS-PORDI--SÕLM	LENNUJAAM	MERESADAM	SISEVEESADAM	RAUDTEE-/ MAANTEE-TERMINALID / SISEVEE-TEEDE TERMINALID
	Novara	X				Põhivõrk (Novara-Agonate)
	Olbia		Üldvõrk	Üldvõrk		
	Orte					Üldvõrk
	Ortona					Üldvõrk
	Padova	X				Põhivõrk
	Palau			Üldvõrk		
	Palermo	X	Põhivõrk	Põhivõrk (Palermo, Termini Imerese terminal)		
	Pantelleria		Üldvõrk			
	Parma	X				Üldvõrk (Bianconese di Fontevivo – Castelguelfo)
	Perugia	X	Üldvõrk			
	Pescara	X	Üldvõrk			Üldvõrk (Manoppello)
	Piacenza	X				Üldvõrk
	Piombino			Üldvõrk		
	Pisa		Üldvõrk			
	Ponza			Üldvõrk		
	Pordenone					Üldvõrk
	Porto Empedocle			Üldvõrk		
	Porto Levante			Üldvõrk	Üldvõrk	
	Porto Nogaro				Üldvõrk	

LR	TRANSPORDISÕLME NIMI	LINNA-TRANS-PORDI--SÕLM	LENNUJAAM	MERESADAM	SISEVEESADAM	RAUDTEE-/ MAANTEE-TERMINALID / SISEVEE-TEEDE TERMINALID
	Porto Santo Stefano			Üldvõrk		
	Porto Torres			Üldvõrk		
	Portoferraio (Elba)			Üldvõrk		
	Portogruaro					Üldvõrk
	Portovesme			Üldvõrk		
	Potenza	X				
	Prato	X				Põhivõrk
	Procida			Üldvõrk		
	Ravenna	X		Põhivõrk	Põhivõrk	
	Reggio Calabria	X	Üldvõrk	Üldvõrk (Reggio Calabria – Villa San Giovanni)		
	Reggio Emilia	X				
	Rimini	X	Üldvõrk			
	Rivalta Scrivia					Üldvõrk
	Roma	X	Põhivõrk (Fiumicino) Üldvõrk (Ciampino)			Põhivõrk (Pomezia)
	Rovigo				Üldvõrk	Üldvõrk
	Salerno	X		Üldvõrk		
	Sassari	X				
	Savona-Vado			Üldvõrk		

LR	TRANSPORDISÕLME NIMI	LINNA-TRANS-PORDI--SÕLM	LENNUJAAM	MERESADAM	SISEVEESADAM	RAUDTEE-/ MAANTEE-TERMINALID / SISEVEE-TEEDE TERMINALID
	Siracusa	X		Üldvõrk (Siracusa – Santa Panagia)		
	Taranto	X		Põhivõrk		
	Terni	X				
	Torino	X	Põhivõrk			Põhivõrk (Orbassano)
	Trapani		Üldvõrk	Üldvõrk		
	Trento	X				Üldvõrk
	Treviso		Üldvõrk			
	Trieste	X	Üldvõrk	Põhivõrk	Põhivõrk	Põhivõrk (Fernetti)
	Udine	X				
	Venezia	X	Põhivõrk	Põhivõrk	Põhivõrk	
	Verona	X	Üldvõrk			Põhivõrk
	Vicenza	X				
CY	Lefkosia	X				
	Lemesos	X		Põhivõrk (sh Zygi)		
	Larnaka	X	Põhivõrk	Üldvõrk		
	Pafos		Üldvõrk			
LV	Daugavpils		Üldvõrk			
	Liepāja		Üldvõrk	Üldvõrk		
	Rīga	X	Põhivõrk	Põhivõrk		Põhivõrk (Salaspils)

LR	TRANSPORDISÕLME NIMI	LINNA-TRANS-PORDI--SÕLM	LENNUJAAM	MERESADAM	SISEVEESADAM	RAUDTEE-/ MAANTEE-TERMINALID / SISEVEE-TEEDE TERMINALID
	Ventspils		Üldvõrk	Põhivõrk		
LT	Jurbarkas				Üldvõrk	
	Kaunas	X	Üldvõrk		Põhivõrk	Põhivõrk
	Klaipėda	X		Põhivõrk		Põhivõrk
	Marijampolė					Üldvõrk
	Palanga		Üldvõrk			
	Panevėžys	X				Üldvõrk
	Šiauliai	X				
	Vilnius	X	Põhivõrk			Põhivõrk
LU	Luxembourg	X	Põhivõrk		Põhivõrk (Mertert)	Põhivõrk (Bettembourg)
HU	Baja				Üldvõrk	
	Budapest	X	Põhivõrk (Liszt Ferenc)		Põhivõrk (Csepel)	Põhivõrk (Soroksár)
	Debrecen	X	Üldvõrk			
	Dunaújváros				Üldvõrk	
	Fényeslitke					Üldvõrk (East-West Gate)
	Győr	X			Üldvõrk (Győr-Gönyű)	
	Kecskemét	X				
	Komárom				Põhivõrk	
	Miskolc	X				Üldvõrk

ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1679/oj

LR	TRANSPORDISÕLME NIMI	LINNA-TRANS-PORDI--SÕLM	LENNUJAAM	MERESADAM	SISEVEESADAM	RAUDTEE-/ MAANTEE-TERMINALID / SISEVEE-TEEDE TERMINALID
	Mohács				Üldvõrk	
	Nyíregyháza	X				
	Paks				Üldvõrk	
	Pécs	X				
	Sármellék		Üldvõrk			
	Sopron					Üldvõrk
	Szeged	X			Üldvõrk	
	Székesfehérvár	X				Üldvõrk
	Záhony					Põhivõrk
MT	Cirkewwa			Üldvõrk		
	Marsaxlokk			Põhivõrk		
	Mgarr			Üldvõrk		
	Valletta	X	Põhivõrk (Malta – Luqa)	Põhivõrk		
NL	Alblasserdam				Üldvõrk	
	Alkmaar	X			Üldvõrk	
	Almelo				Põhivõrk	
	Almere	X				
	Alphen aan den Rijn				Üldvõrk	
	Amersfoort	X				
	Amsterdam	X	Põhivõrk (Schiphol)	Põhivõrk	Põhivõrk	Põhivõrk

LR	TRANSPORDISÕLME NIMI	LINNA-TRANS-PORDI--SÕLM	LENNUJAAM	MERESADAM	SISEVEESADAM	RAUDTEE-/ MAANTEE-TERMINALID / SISEVEE-TEEDE TERMINALID
	Apeldoorn	X				
	Arnhem	X			Üldvõrk	
	Bergen op Zoom				Põhivõrk	
	Born				Üldvõrk	
	Beverwijk			Üldvõrk	Üldvõrk	
	Breda	X				
	Cuijk				Üldvõrk	
	Delfzijl/Eemshaven			Üldvõrk		
	Den Bosch	X			Üldvõrk	
	Den Haag	X				
	Den Helder			Üldvõrk		
	Deventer				Põhivõrk	
	Dordrecht	X		Üldvõrk	Üldvõrk	
	Drachten				Üldvõrk	
	Eemshaven			Üldvõrk	Üldvõrk	
	Eindhoven	X	Üldvõrk			
	Emmen	X				
	Enschede	X			Üldvõrk	
	Geertruidenberg				Üldvõrk	
	Gennep				Üldvõrk	

ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1679/oj

LR	TRANSPORDISÕLME NIMI	LINNA-TRANS-PORDI--SÕLM	LENNUJAAM	MERESADAM	SISEVEESADAM	RAUDTEE-/ MAANTEE-TERMINALID / SISEVEE-TEEDE TERMINALID
	Gorinchem				Üldvõrk	
	Gouda				Üldvõrk	
	Groningen	X	Üldvõrk		Üldvõrk	
	Haarlem	X				
	Harlingen			Üldvõrk	Üldvõrk	
	Heerenveen				Üldvõrk	
	Hengelo				Põhivõrk	
	Kampen				Üldvõrk	
	Leeuwarden	X			Üldvõrk	
	Leiden	X				
	Lelystad				Üldvõrk	
	Lemsterland				Üldvõrk	
	Lochem				Üldvõrk	
	Maasbracht				Üldvõrk	
	Maasdriel				Üldvõrk	
	Maastricht	X	Üldvõrk (Maastricht-Aachen)		Üldvõrk	
	Meppel				Üldvõrk	
	Middelburg	X				
	Moerdijk			Põhivõrk	Põhivõrk	Põhivõrk

LR	TRANSPORDISÕLME NIMI	LINNA-TRANS-PORDI--SÕLM	LENNUJAAM	MERESADAM	SISEVEESADAM	RAUDTEE-/ MAANTEE-TERMINALID / SISEVEE-TEEDE TERMINALID
	Nijmegen	X			Põhivõrk	
	Oosterhout				Üldvõrk	
	Oss				Üldvõrk	
	Reimerswaal				Üldvõrk	
	Roermond				Üldvõrk	
	Rotterdam	X	Põhivõrk	Põhivõrk	Põhivõrk	Põhivõrk
	Sneek				Üldvõrk	
	Stein				Üldvõrk	
	Terneuzen, Vlissingen			Põhivõrk (Terneuzen), põhivõrk (Vlissingen)	Põhivõrk (Terneuzen), põhivõrk (Vlissingen)	
	Tiel				Üldvõrk	
	Tilburg	X			Üldvõrk	
	Utrecht	X			Põhivõrk	
	Veghel				Üldvõrk	
	Velzen/Ijmuiden			Üldvõrk		
	Venlo	X			Üldvõrk	Üldvõrk (Trade Port Noord Limburg)
	Vlaardingen			Üldvõrk		
	Wageningen				Üldvõrk	
	Wanssum				Üldvõrk	
	Zaandam				Üldvõrk	

LR	TRANSPORDISÕLME NIMI	LINNA-TRANS-PORDI--SÕLM	LENNUJAAM	MERESADAM	SISEVEESADAM	RAUDTEE-/ MAANTEE-TERMINALID / SISEVEE-TEEDE TERMINALID
	Zoetermeer	X				
	Zwijndrecht				Üldvõrk	
	Zwolle	X			Üldvõrk	
AT	Bregenz	X				
	Eisenstadt	X				
	Graz	X	Üldvõrk			Põhivõrk (Werndorf)
	Innsbruck	X	Üldvõrk			
	Klagenfurt	X	Üldvõrk			Põhivõrk (Villach-Fürnitz)
	Krems				Üldvõrk	
	Linz-Wels	X (Linz)	Üldvõrk (Linz)		Põhivõrk (Enns), põhivõrk (Linz)	Põhivõrk (Wels)
	Salzburg	X	Üldvõrk			Põhivõrk
	Sankt Pölten	X				
	Wien	X	Põhivõrk		Põhivõrk	Põhivõrk (Wien), põhivõrk (Wien Süd)
	Wolfurt					Üldvõrk
	Wörgl					Üldvõrk
PL	Białystok	X				Üldvõrk
	Bielsko-Biała	X				
	Braniewo					Üldvõrk
	Bydgoszcz	X	Üldvõrk			Üldvõrk (Bydgoszcz, Bydgoszcz-Południe)

LR	TRANSPORDISÕLME NIMI	LINNA-TRANS-PORDI--SÕLM	LENNUJAAM	MERESADAM	SISEVEESADAM	RAUDTEE-/ MAANTEE-TERMINALID / SISEVEE-TEEDE TERMINALID
	Chełm					Üldvõrk
	Częstochowa	X				
	Dorohusk/Okopy					Üldvõrk
	Elbląg	X				
	Ełk					Üldvõrk
	Gorzów Wielkopolski	X				
	Kalisz	X				
	Katowice / Górnośląska linnastu	X	Põhivõrk (Pyrzowice)			Põhivõrk (Slawków) Üldvõrk (Gliwice / Pyrzowice)
	Kielce	X				
	Koszalin	X				
	Kraków	X	Põhivõrk			Põhivõrk
	Legnica	X				
	Lublin	X	Üldvõrk			Üldvõrk
	Łódź	X	Põhivõrk			Põhivõrk
	Malaszewicze/Terespol					Üldvõrk
	Medyka/Zurawica					Üldvõrk
	Olsztyn	X	Üldvõrk (Olsztyn-Mazury)			
	Opole	X				

ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1679/oj

LR	TRANSPORDISÕLME NIMI	LINNA-TRANS-PORDI--SÕLM	LENNUJAAM	MERESADAM	SISEVEESADAM	RAUDTEE-/ MAANTEE-TERMINALID / SISEVEE-TEEDE TERMINALID
	Płock	X				
	Police			Üldvõrk	Üldvõrk	
	Poznań	X	Põhivõrk			Põhivõrk
	Radom	X				
	Rybnik	X				
	Rzepin					Üldvõrk
	Rzeszów	X	Üldvõrk			
	Szczecin-Świnoujście	X	Põhivõrk (Szczecin)	Põhivõrk (Szczecin), põhivõrk (Świnoujście)	Põhivõrk (Szczecin), põhivõrk (Świnoujście)	Põhivõrk (Szczecin), põhivõrk (Świnoujście)
	Tarnów	X				
	Toruń	X				
	Tricity	X (sh Gdańsk)	Põhivõrk (Gdańsk)	Põhivõrk (Gdańsk), põhivõrk (Gdynia)		Põhivõrk (Gdańsk)
	Wałbrzych	X				
	Warszawa	X	Põhivõrk, laiendatud põhivõrk (CPK)			Põhivõrk (Warszawa) Laiendatud põhivõrk (CPK) Üldvõrk (Warszawa Południe – Góra Kalwaria)
	Włocławek	X				
	Wrocław	X	Põhivõrk			Põhivõrk
	Zduńska Wola					Põhivõrk
	Zielona Góra	X				

LR	TRANSPORDISÕLME NIMI	LINNA-TRANS-PORDI--SÕLM	LENNUJAAM	MERESADAM	SISEVEESADAM	RAUDTEE-/ MAANTEE-TERMINALID / SISEVEE-TEEDE TERMINALID
PT	Aveiro			Üldvõrk		Üldvõrk (Cacia)
	Barcelos	X				
	Beja		Üldvõrk			
	Braga	X				Üldvõrk (Lousado)
	Bragança		Üldvõrk			
	Caniçal (Madeira)			Üldvõrk		
	Coimbra	X				Põhivõrk (Alfarelos) Põhivõrk (Pampilhosa)
	Corvo (Açores)		Üldvõrk	Üldvõrk		
	Elvas					Üldvõrk
	Entroncamento					Üldvõrk
	Évora	X				
	Faro-Loulé	X	Üldvõrk			Üldvõrk (Loulé)
	Figueira da Foz			Üldvõrk		
	Flores (Açores)		Üldvõrk	Üldvõrk (Lajes das Flores)		
	Guimarães	X				
	Madeira	X (Funchal)	Üldvõrk (Cristiano Ronaldo)	Üldvõrk		
	Graciosa (Açores)		Üldvõrk	Üldvõrk		
	Guarda					Üldvõrk

ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1679/oj

LR	TRANSPORDISÕLME NIMI	LINNA-TRANS-PORDI--SÕLM	LENNUJAAM	MERESADAM	SISEVEESADAM	RAUDTEE-/ MAANTEE-TERMINALID / SISEVEE-TEEDE TERMINALID
	Horta (Açores)		Üldvõrk	Üldvõrk		
	Leiria	X				
	Lissaboni suurlinnapiirkond	X	Põhivõrk (Humberto Delgado)	Põhivõrk (Lisboa/ Setúbal)	Põhivõrk (Lisboa/ Setúbal)	Põhivõrk (Lisboa Norte) Põhivõrk (Alcont) Põhivõrk (Bobadela North) Põhivõrk (Bobadela Central) Põhivõrk (Bobadela South), üldvõrk (Setúbal)
	Pico (Açores)		Üldvõrk	Üldvõrk		
	Ponta Delgada (Açores)	X	Üldvõrk	Üldvõrk		
	Poceirão					Põhivõrk
	Portimão			Üldvõrk		
	Porto suurlinnapiirkond	X	Põhivõrk (Sá Carneiro)	Põhivõrk (Leixoes)	Põhivõrk	Põhivõrk (Leixoes, Valongo, Vila Nova de Gaia)
	Porto Santo (Madeira)		Üldvõrk	Üldvõrk		
	Santa Maria (Açores)		Üldvõrk	Üldvõrk		
	São Jorge (Açores)		Üldvõrk	Üldvõrk		
	Sines			Põhivõrk		Põhivõrk (ZILS & ZAL)
	Terceira (Açores)		Üldvõrk	Üldvõrk (Praia da Vitória)		
	Vila Nova de Famalicão	X				
	Vila Real		Üldvõrk			

LR	TRANSPORDISÕLME NIMI	LINNA-TRANS-PORDI--SÕLM	LENNUJAAM	MERESADAM	SISEVEESADAM	RAUDTEE-/ MAANTEE-TERMINALID / SISEVEE-TEEDE TERMINALID
	Viseu	X				
RO	Arad	X				Üldvõrk
	Aiud					Üldvõrk
	Basarabi				Üldvõrk	
	Bacău	X	Üldvõrk			
	Baia Mare	X	Üldvõrk			
	Botoşani	X				
	Brăila	X		Üldvõrk	Üldvõrk	
	Braşov	X				Üldvõrk
	Bucureşti	X	Põhivõrk (Henri Coandă)		Üldvõrk (1 Decembrie)	Põhivõrk
	Buzău	X				
	Calafat				Põhivõrk	
	Călăraşi				Üldvõrk	
	Cernavoda				Põhivõrk	
	Cluj-Napoca	X	Üldvõrk			Üldvõrk
	Constanța	X	Üldvõrk	Põhivõrk (Constanta/Midia)	Põhivõrk (Constanta/Midia)	
	Craiova	X	Üldvõrk			Põhivõrk
	Drobeta-Turnu Severin				Põhivõrk	
	Galați	X		Põhivõrk	Põhivõrk	

ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1679/oj

LR	TRANSPORDISÕLME NIMI	LINNA-TRANS-PORDI--SÕLM	LENNUJAAM	MERESADAM	SISEVEESADAM	RAUDTEE-/ MAANTEE-TERMINALID / SISEVEE-TEEDE TERMINALID
	Giurgiu				Põhivõrk	
	Iaşi	X	Üldvõrk			
	Măcin				Üldvõrk	
	Mahmudia				Üldvõrk	
	Medgidia				Üldvõrk	
	Moldova Veche				Üldvõrk	
	Oltenţa				Üldvõrk	
	Oradea	X	Üldvõrk			
	Ovidiu				Üldvõrk	
	Piatra Neamt	X				
	Piteşti	X				
	Ploieşti	X				
	Râmnicu Vâlcea	X				
	Satu Mare	X				
	Sibiu	X	Üldvõrk			
	Suceava	X	Üldvõrk			Üldvõrk
	Sulina				Üldvõrk	
	Târgu Mureş	X				
	Timişoara	X	Põhivõrk			Põhivõrk
	Tulcea		Üldvõrk	Üldvõrk	Üldvõrk	

LR	TRANSPORDISÕLME NIMI	LINNA-TRANS-PORDI--SÕLM	LENNUJAAM	MERESADAM	SISEVEESADAM	RAUDTEE-/ MAANTEE-TERMINALID / SISEVEE-TEEDE TERMINALID
	Turda					Üldvõrk
SI	Koper			Põhivõrk		
	Ljubljana	X	Põhivõrk			Põhivõrk
	Maribor	X	Üldvõrk			Üldvõrk
	Portorož		Üldvõrk			
SK	Bratislava	X	Põhivõrk		Põhivõrk	Põhivõrk
	Čierna nad Tisou					Põhivõrk
	Komárno				Põhivõrk	
	Košice	X	Üldvõrk			Üldvõrk
	Leopoldov-Šulekovo					Üldvõrk
	Nitra	X				
	Poprad Tatry		Üldvõrk			
	Žilina	X				Põhivõrk
FI	Eckerö			Üldvõrk		
	Enontekiö		Üldvõrk			
	Hanko			Üldvõrk		
	Helsingi	X	Põhivõrk (Vantaa)	Põhivõrk		
	Inkoo			Üldvõrk		
	Ivalo		Üldvõrk			
	Joensuu		Üldvõrk		Üldvõrk	

ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1679/oj

LR	TRANSPORDISÕLME NIMI	LINNA-TRANS-PORDI--SÕLM	LENNUJAAM	MERESADAM	SISEVEESADAM	RAUDTEE-/ MAANTEE-TERMINALID / SISEVEE-TEEDE TERMINALID
	Jyväskylä	X	Üldvõrk			
	Kajaani		Üldvõrk			
	Kaskinen			Üldvõrk		
	Kemi		Üldvõrk (Kemi-Tornio)	Üldvõrk		
	Kittila		Üldvõrk			
	Kokkola			Üldvõrk		
	Kotka-Hamina			Põhivõrk (Hamina), põhivõrk (Kotka)		
	Kouvola					Põhivõrk
	Kruunupyy		Üldvõrk			
	Kuopio	X	Üldvõrk			
	Kuusamo		Üldvõrk			
	Lahti	X				
	Lappeenranta		Üldvõrk		Üldvõrk	
	Maarianhamina		Üldvõrk	Üldvõrk		
	Oulu	X	Üldvõrk (Oulu)	Põhivõrk (Oulu)		
	Pori		Üldvõrk	Üldvõrk		
	Rauma			Üldvõrk		
	Raahe			Üldvõrk		
	Rovaniemi		Üldvõrk			

LR	TRANSPORDISÕLME NIMI	LINNA-TRANS-PORDI--SÕLM	LENNUJAAM	MERESADAM	SISEVEESADAM	RAUDTEE-/ MAANTEE-TERMINALID / SISEVEE-TEEDE TERMINALID
	Savonlinna		Üldvõrk			
	Tampere	X	Üldvõrk			Üldvõrk
	Tornio			Üldvõrk		
	Turku-Naantali	X	Põhivõrk (Turku)	Põhivõrk (Turku), põhivõrk (Naantali)		
	Vaasa		Üldvõrk			
SE	Älmhult					Üldvõrk
	Ängelholm		Üldvõrk			
	Arvidsjaur		Üldvõrk			
	Borås	X				
	Eskilstuna	X				
	Gällivare		Üldvõrk			
	Gävle	X		Üldvõrk		Üldvõrk
	Göteborg	X	Põhivõrk (Landvetter)	Põhivõrk	Põhivõrk	Põhivõrk
	Grisslehamn			Üldvõrk		
	Hagfors		Üldvõrk			
	Halmstad	X		Üldvõrk		
	Helsingborg	X		Üldvõrk		
	Hemavan		Üldvõrk			
	Jönköping	X	Üldvõrk			Üldvõrk

ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1679/oj

LR	TRANSPORDISÕLME NIMI	LINNA-TRANS-PORDI--SÕLM	LENNUJAAM	MERESADAM	SISEVEESADAM	RAUDTEE-/ MAANTEE-TERMINALID / SISEVEE-TEEDE TERMINALID
	Kalmar		Üldvõrk			
	Kapellskär (Norrtälje)			Üldvõrk		
	Karlshamn			Üldvõrk		
	Karlskrona			Üldvõrk		
	Kiruna		Üldvõrk			
	Köping			Üldvõrk	Üldvõrk	
	Linköping	X				
	Luleå		Üldvõrk	Põhivõrk		Üldvõrk
	Lund	X				
	Lycksele		Üldvõrk			
	Malmö	X	Põhivõrk	Põhivõrk		Põhivõrk
	Mora		Üldvõrk			
	Norrköping	X		Üldvõrk		
	Nyköping		Üldvõrk (Stockholm-S-kavsta)			
	Örebro	X	Üldvõrk			Põhivõrk (Hallsberg)
	Oskarshamn			Üldvõrk		
	Östersund		Üldvõrk			
	Oxelösund			Üldvõrk		
	Pajala		Üldvõrk			

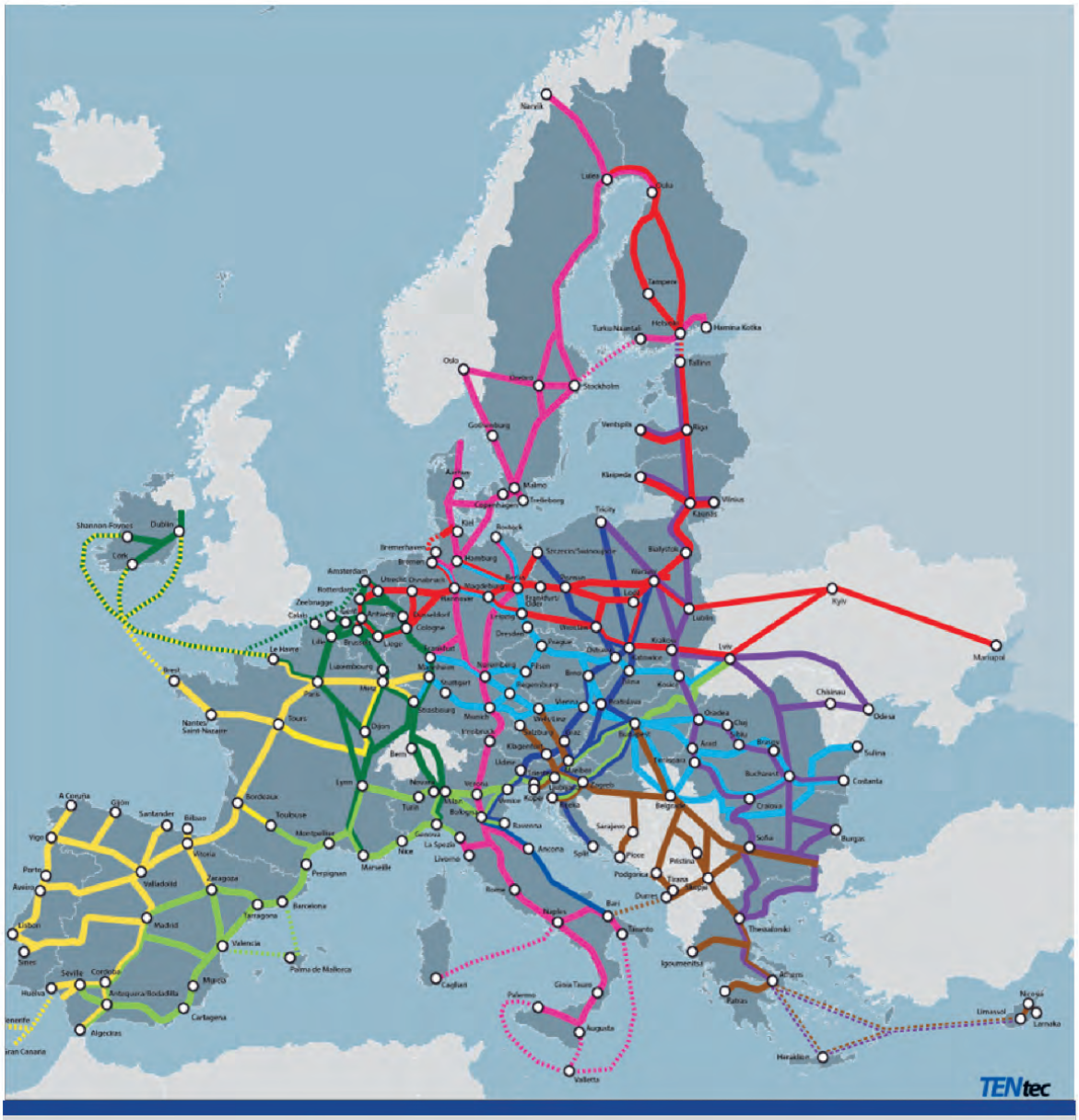
LR	TRANSPORDISÕLME NIMI	LINNA-TRANS-PORDI--SÕLM	LENNUJAAM	MERESADAM	SISEVEESADAM	RAUDTEE-/ MAANTEE-TERMINALID / SISEVEE-TEEDE TERMINALID
	Piteå			Üldvõrk		
	Ronneby		Üldvõrk			
	Rosersberg (Sigtuna)					Üldvõrk
	Skellefteå		Üldvõrk			
	Södertälje	X			Üldvõrk	
	Stenungsund			Üldvõrk		
	Stockholm	X	Põhivõrk (Arlanda), üldvõrk (Bromma)	Põhivõrk (Stockholm), üldvõrk (Stockholm-Nynäshamn)	Põhivõrk	Põhivõrk
	Strömstad			Üldvõrk		
	Sundsvall	X	Üldvõrk	Üldvõrk		Üldvõrk
	Sveg		Üldvõrk			
	Trelleborg			Põhivõrk		Põhivõrk
	Umeå	X	Üldvõrk	Üldvõrk		Üldvõrk
	Uppsala	X				
	Varberg			Üldvõrk		
	Västerås	X		Üldvõrk	Üldvõrk	
	Vilhelmina		Üldvõrk			
	Visby		Üldvõrk	Üldvõrk		
	Ystad			Üldvõrk		

ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1679/oj

III lisa

EUROOPA TRANSPORDIKORIDORIDE TEETRASSIDE VALIK

Euroopa transpordikoridoride kaardivaade



Kaardi osad, mis on seotud koridoride teetrasside valikuga kolmandates riikides, on näitlikud.



Kaardi osad, mis on seotud koridoride teetrasside valikuga kolmandates riikides, on näitlikud.

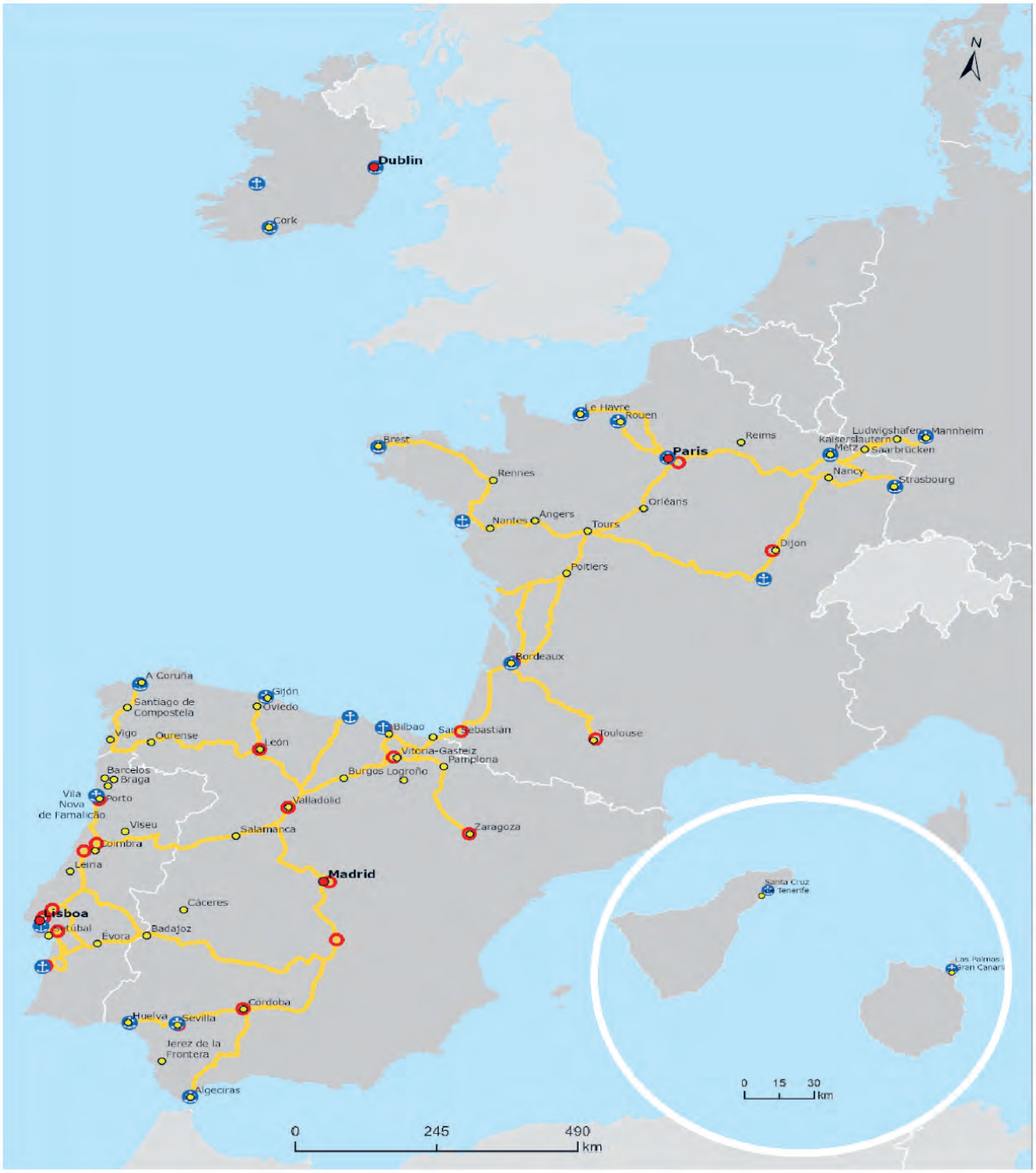

Euroopa transpordikoridorid
Raudtee-kaubavedu
ELi liikmesriigid
0
290
580
km
N
Helsinki
Stockholm
Tallinn
Riga
København
Vilnius
Dublin
Amsterdam
Berlin
Warszawa
Bruxelles/Brussel
Praha
Luxembourg
Paris
Wien
Bratislava
Budapest
Ljubljana
Zagreb
București
Sofia
Roma
Madrid
Lisboa
Athina
Valletta
Lefkosia
Põhivõrgu raudteed
Laiendatud põhivõrgu raudteed
Linnatranspordisõlmed
Pealinnad
Linnatranspordisõlmed
TENtec
Kaardi osad, mis on seotud koridoride teetrasside valikuga kolmandates riikides, on näitlikud.


Atlandi koridor
Siseveeteed ning maanteed, sadamad, raudtee-/maanteeterminalid ja lennujaamad
BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE
N
Dublin
Cork
Le Havre
Rouen
Brest
Paris
Reims
Ludwigshafen
Mannheim
Kaiserslautern
Metz
Saarbrücken
Nancy
Strasbourg
Rennes
Orléans
Nantes
Angers
Tours
Dijon
Poitiers
Bordeaux
A Coruña
Gijón
Santiago de Compostela
Oviedo
Bilbao
San Sebastián
Toulouse
Vigo
Ourense
León
Vitoria-Gasteiz
Pamplona
Barcelos
Braga
Burgos
Logroño
Vila Nova de Famalicão
Porto
Valladolid
Viseu
Salamanca
Zaragoza
Coimbra
Leiria
Madrid
Cáceres
Lisboa
Setúbal
Badajoz
Évora
Córdoba
Huelva
Sevilla
Jerez de la Frontera
Algeciras
Santa Cruz de Tenerife
Las Palmas de Gran Canaria
0 245 490 km
0 15 30 km
Siseveeteed
Maanteed
Sadamad
Lennujaamad
Raudtee-/maanteeterminalid (RMT)
Linnatranspordisõlmed
TENtec

Atlandi koridor

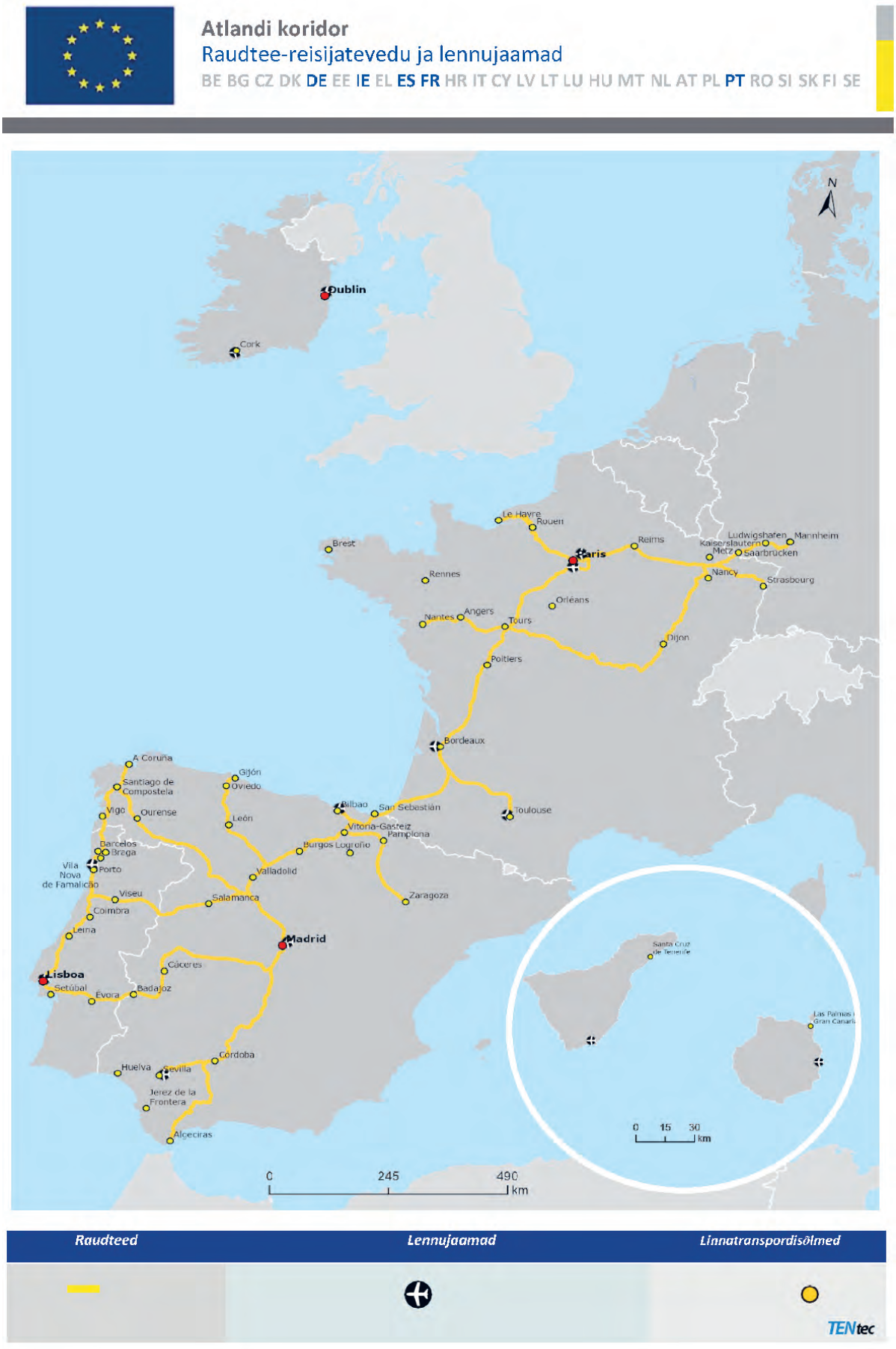
Raudtee-kaubavedu , sadamad ja raudtee-/maanteeterminalid (RMT)

BE BG CZ DK **DE** EE **IE** EL **ES** **FR** HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL **PT** RO SI SK FI SE



Raudteed	*Raudtee-/maanteeterminalid (RMT)*	*Sadamad*	*Linnatranspordisõlmed*

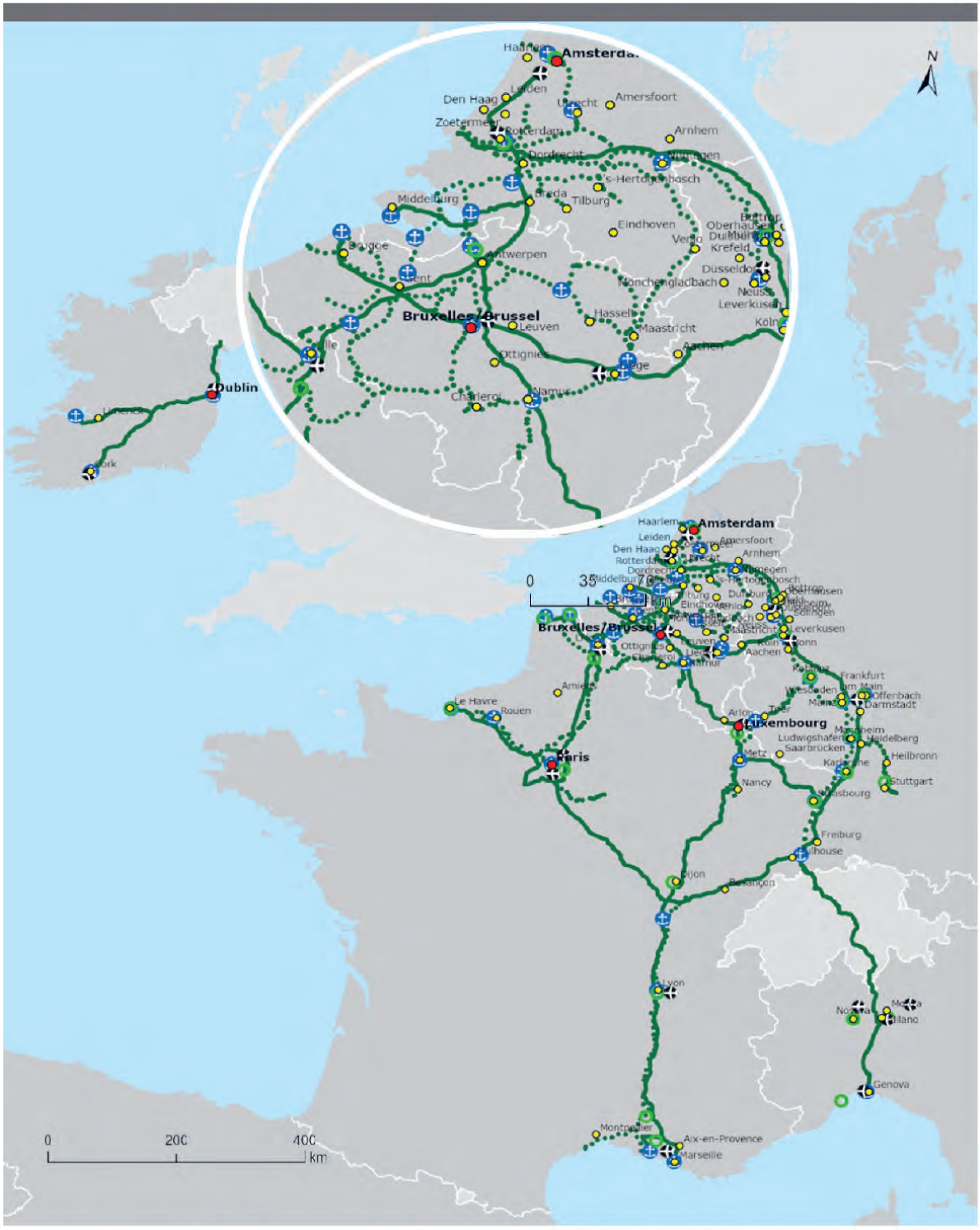
TENtec


Atlandi koridor
Raudtee-reisijatevedu ja lennujaamad
BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE
N
Dublin
Cork
Le Havre
Rouen
Brest
Paris
Reims
Ludwigshafen
Mannheim
Kaiserslautern
Metz
Saarbrücken
Rennes
Nancy
Strasbourg
Orléans
Nantes
Angers
Tours
Dijon
Poitiers
Bordeaux
A Coruña
Santiago de Compostela
Gijón
Oviedo
Vigo
Ourense
León
Bilbao
San Sebastián
Vitoria-Gasteiz
Pamplona
Toulouse
Barcelos
Braga
Burgos
Logroño
Vila Nova de Famalicão
Porto
Valladolid
Viseu
Salamanca
Zaragoza
Coimbra
Leiria
Madrid
Cáceres
Lisboa
Setúbal
Évora
Badajoz
Córdoba
Huelva
Sevilla
Jerez de la Frontera
Algeciras
Santa Cruz de Tenerife
Las Palmas
Gran Canaria
0 15 30 km
0 245 490 km
Raudteed
Lennujaamad
Linnatranspordisõlmed
TENtec

Põhjamere–Reini–Vahemere koridor

Siseveeteed ning maanteed, sadamad, raudtee-/maanteeterminalid ja lennujaamad

BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE | CH



Siseveeteed	Maanteed	Sadamad	Lennujaamad	Raudtee-/maanteeterminalid (RMT)	Linnatranspordisõlmed

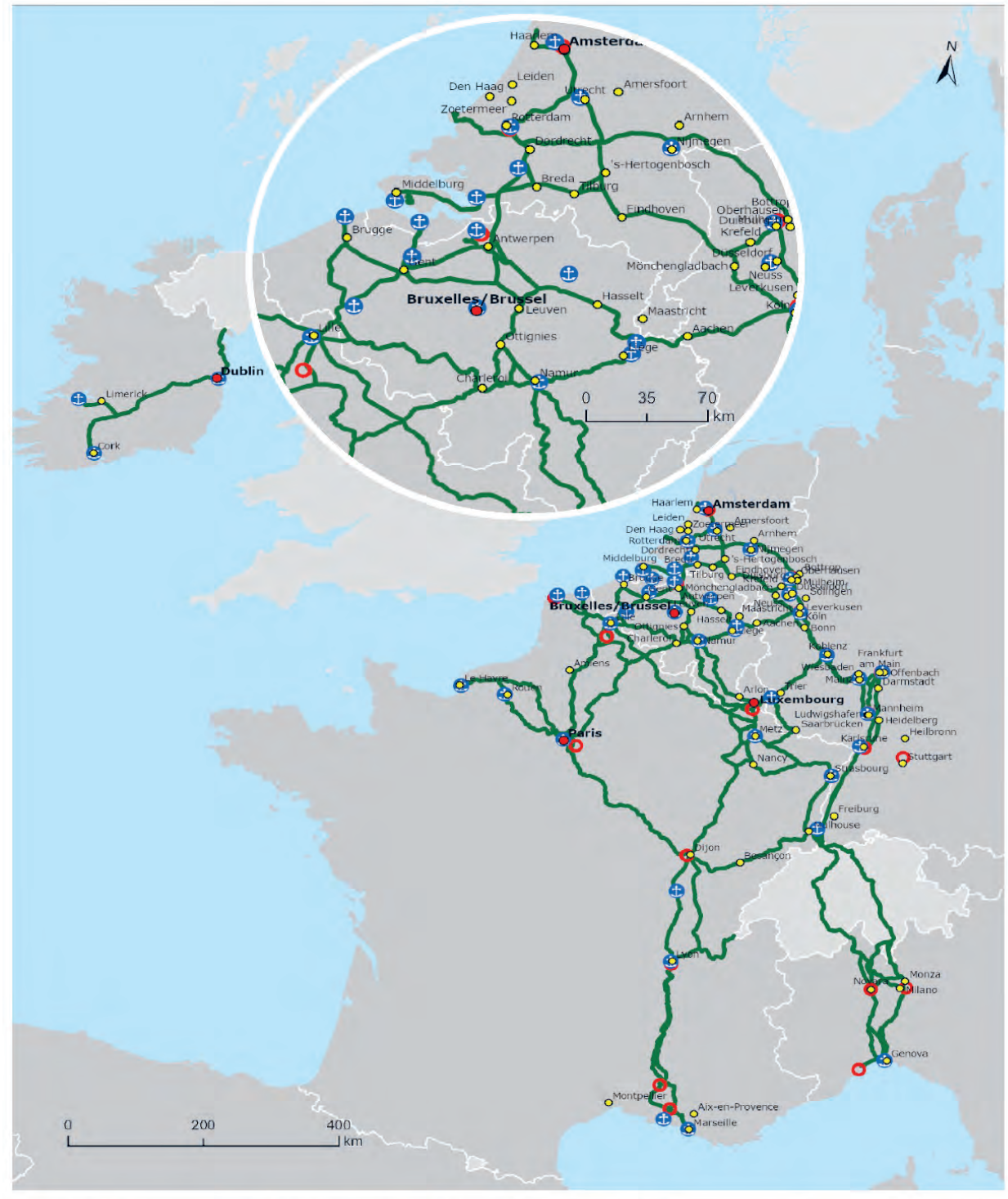
TENtec

Kaardi osad, mis on seotud koridoride teetrasside valikuga kolmandates riikides, on näitlikud.

Põhjamere–Reini–Vahemere koridor

Raudtee-kaubavedu, sadamad ja raudtee-/maanteeterminalid (RMT)

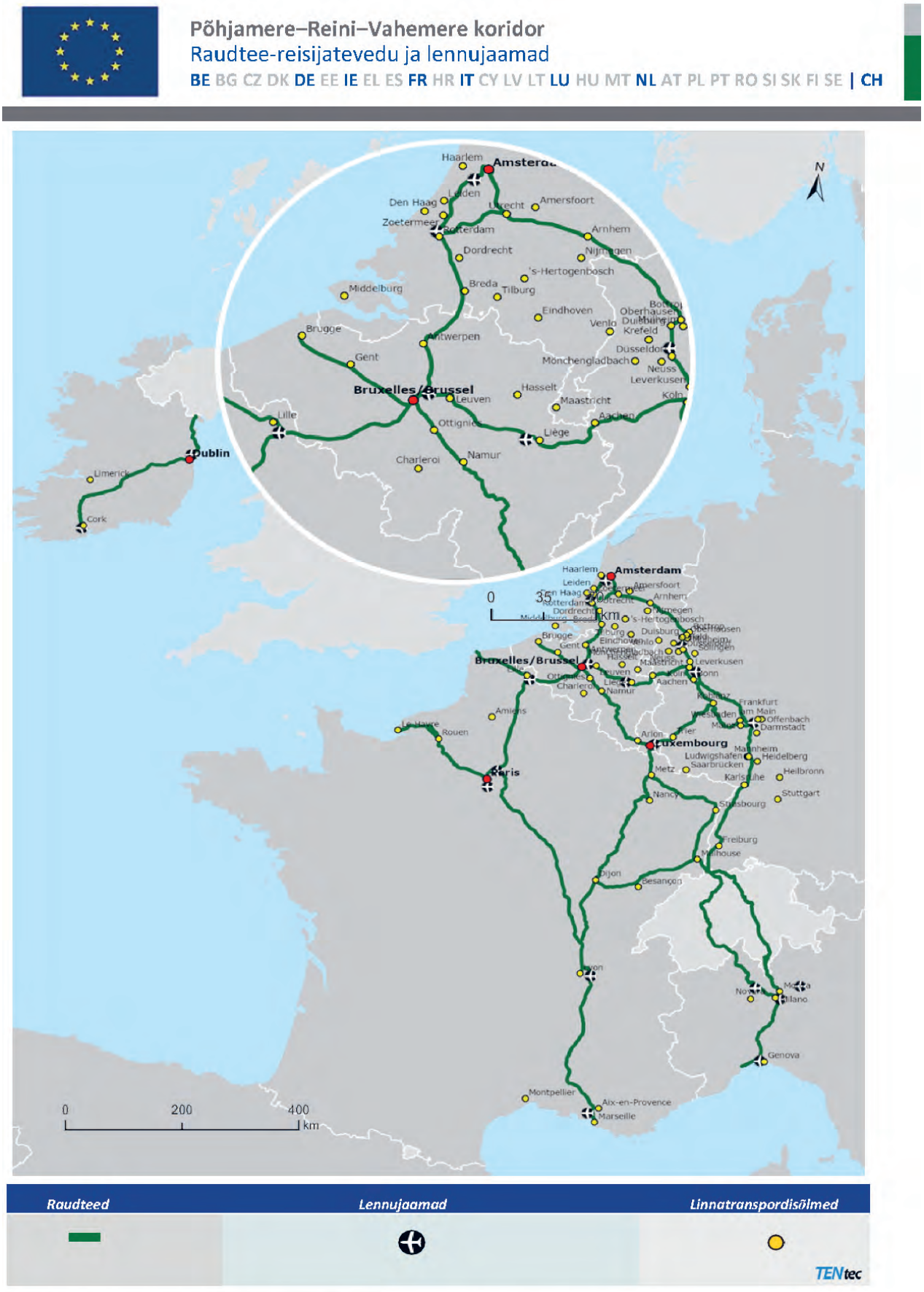
BE BG CZ DK **DE** EE **IE** EL ES **FR** HR **IT** CY LV LT **LU** HU MT **NL** AT PL PT RO SI SK FI SE | **CH**



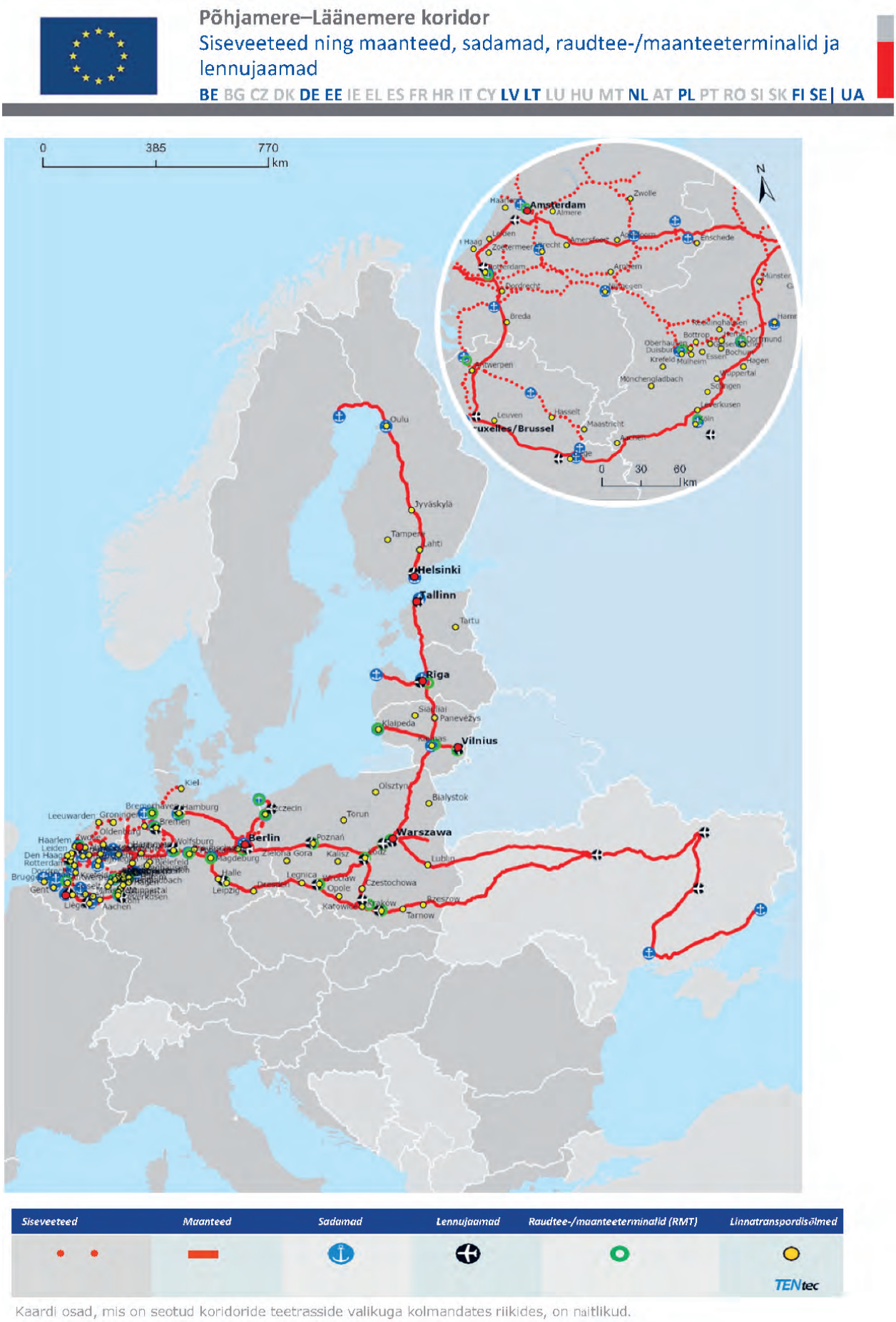
Raudteed	*Raudtee-/maanteeterminalid (RMT)*	*Sadamad*	*Linnatranspordisõlmed*

TENtec

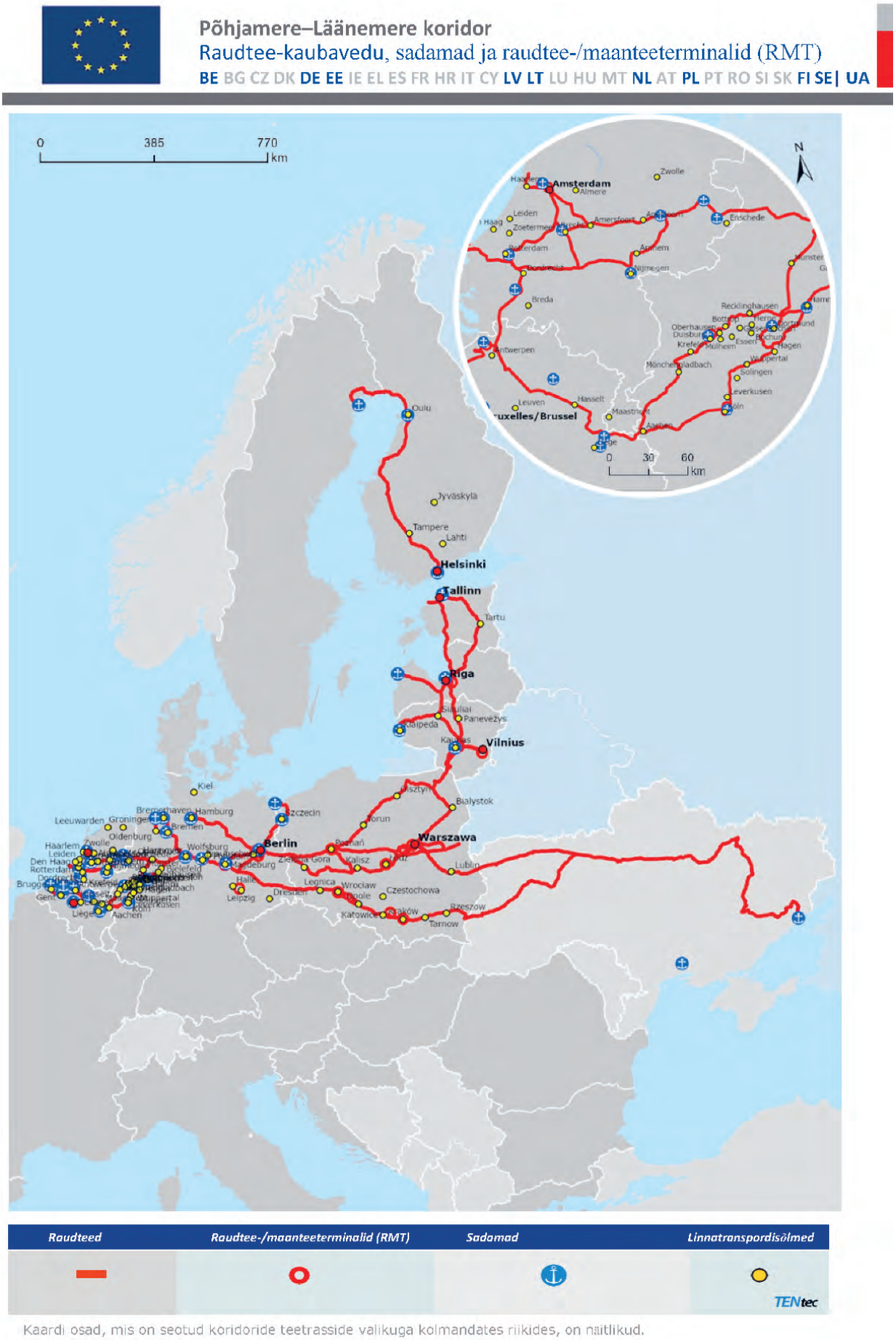
Kaardi osad, mis on seotud koridoride teetrasside valikuga kolmandates riikides, on näitlikud.



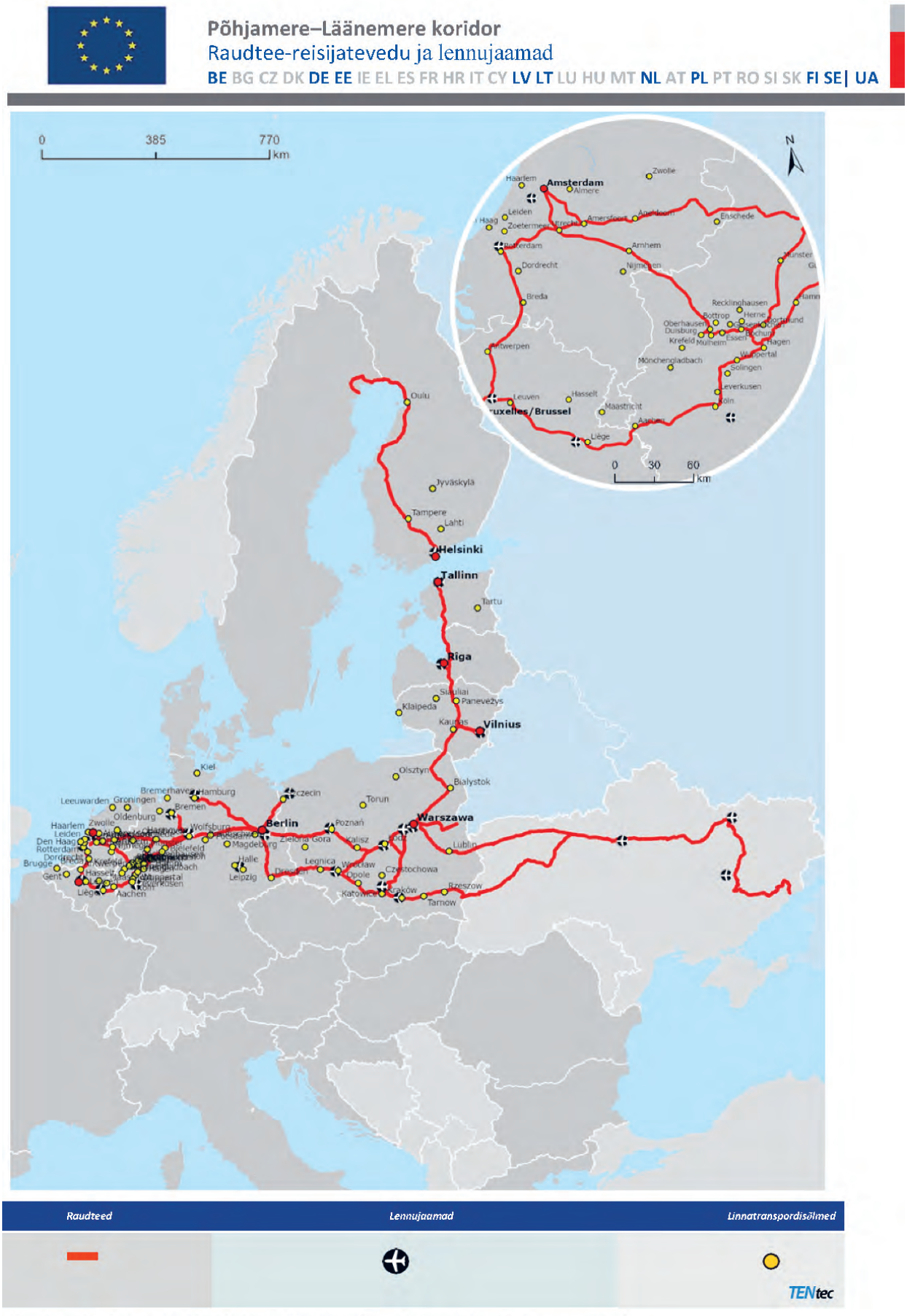
Kaardi osad, mis on seotud koridoride teetrasside valikuga kolmandates riikides, on näitlikud.



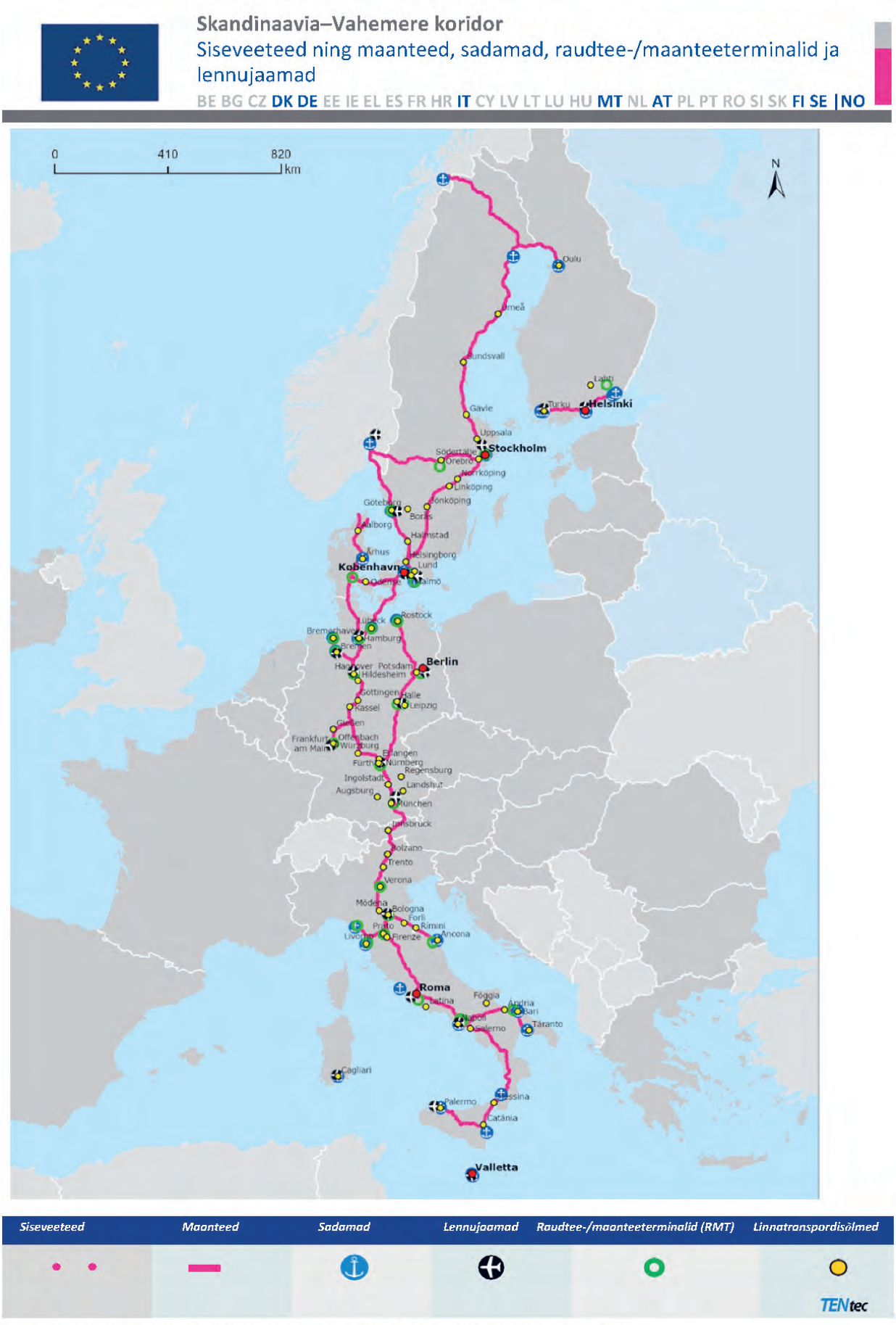
Kaardi osad, mis on seotud koridoride teetrasside valikuga kolmandates riikides, on naitlikud.



Kaardi osad, mis on seotud koridoride teetrasside valikuga kolmandates riikides, on näitlikud.

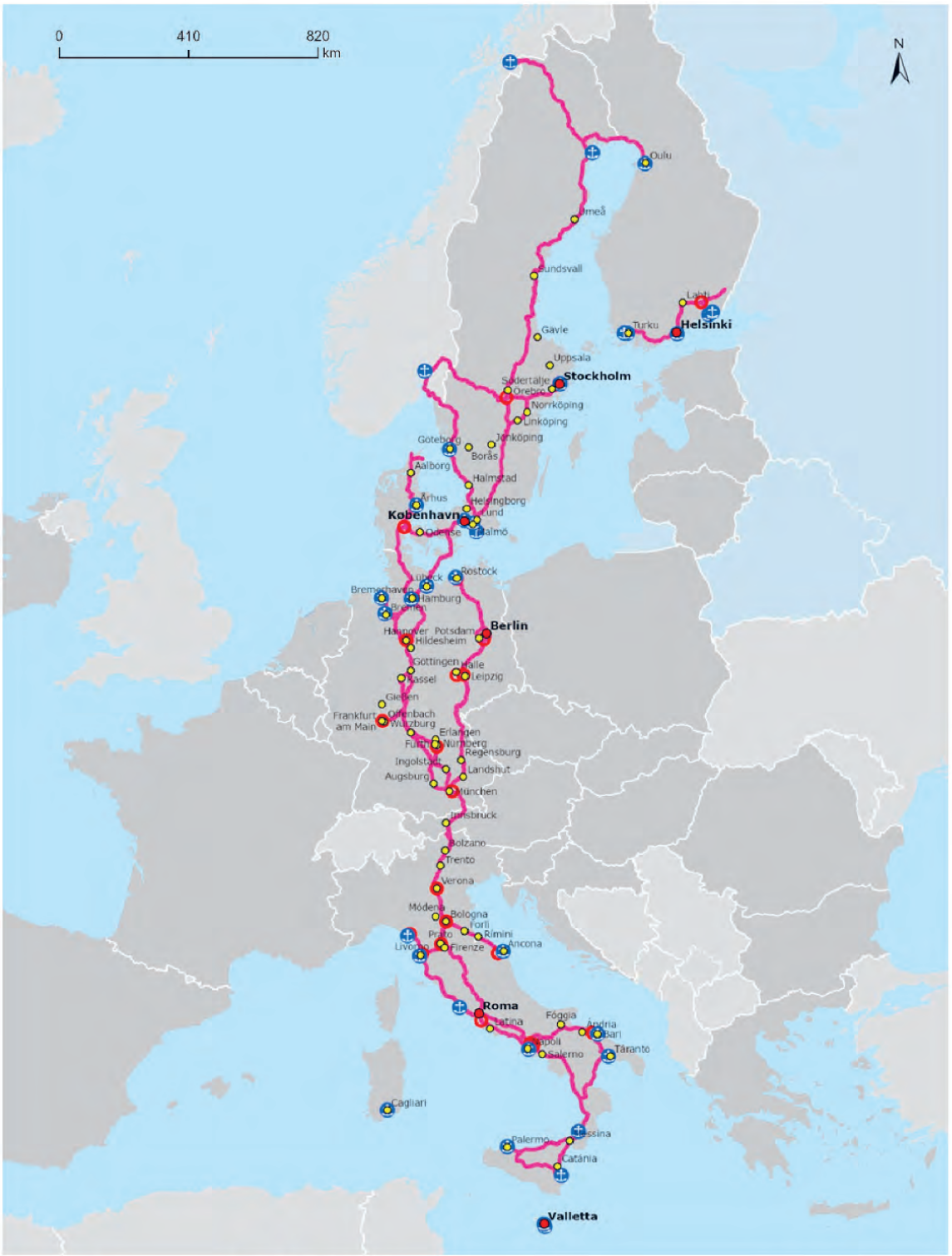


Kaardi osad, mis on seotud koridoride teetrasside valikuga kolmandates riikides, on naitlikud.



Kaardi osad, mis on seotud koridoride teetrasside valikuga kolmandates riikides, on naitlikud.

Skandinaavia–Vahemere koridor
Raudtee-kaubavedu, sadamad ja raudtee-/maanteeterminalid (RRT)
BE BG CZ **DK** **DE** EE IE EL ES FR HR **IT** CY LV LT LU HU **MT** NL **AT** PL PT RO SI SK **FI** **SE** | **NO**

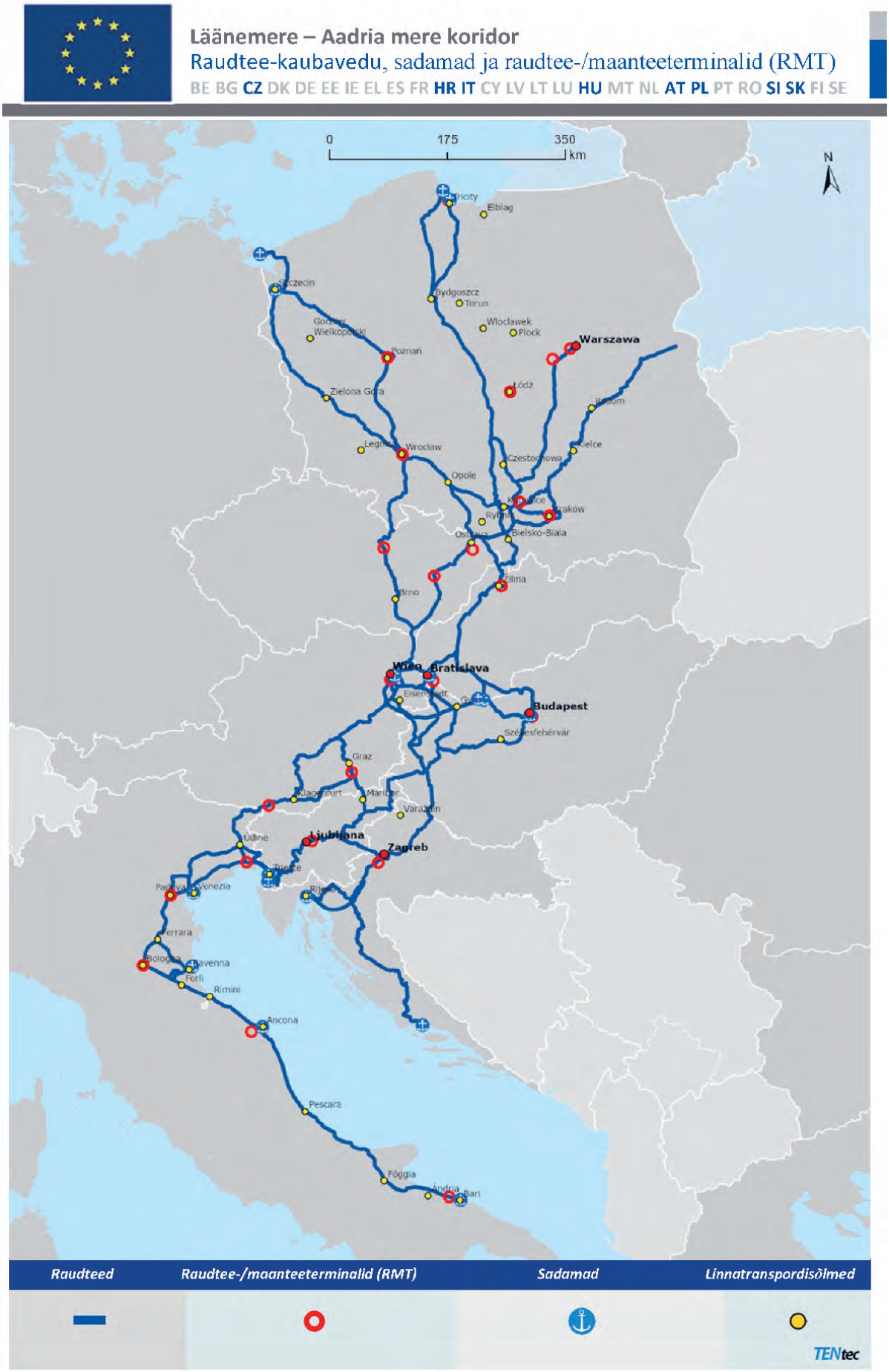


Kaardi osad, mis on seotud koridoride teetrasside valikuga kolmandates riikides, on näitlikud.

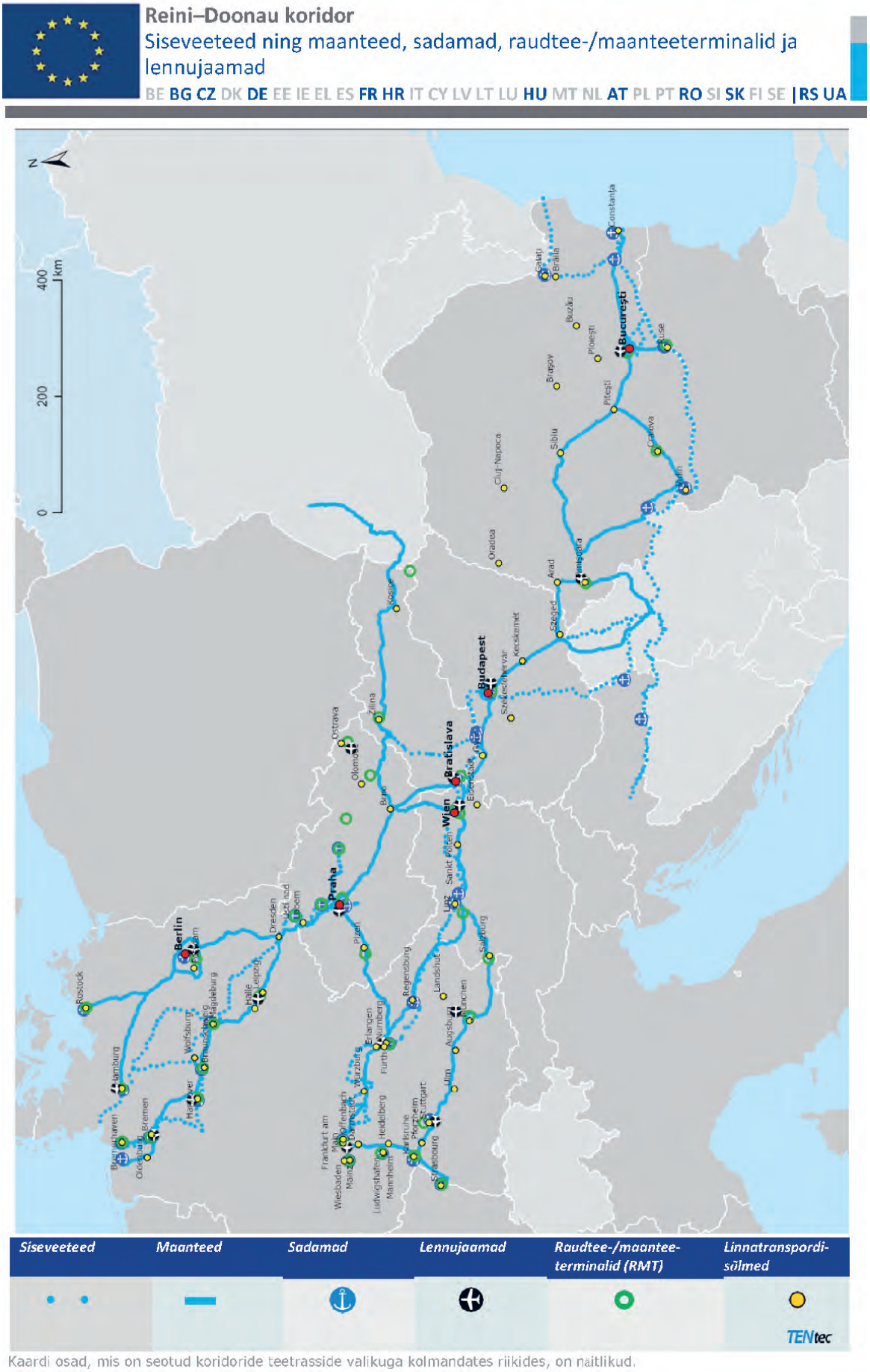


Kaardi osad, mis on seotud koridoride teetrasside valikuga kolmandates riikides, on näitlikud.

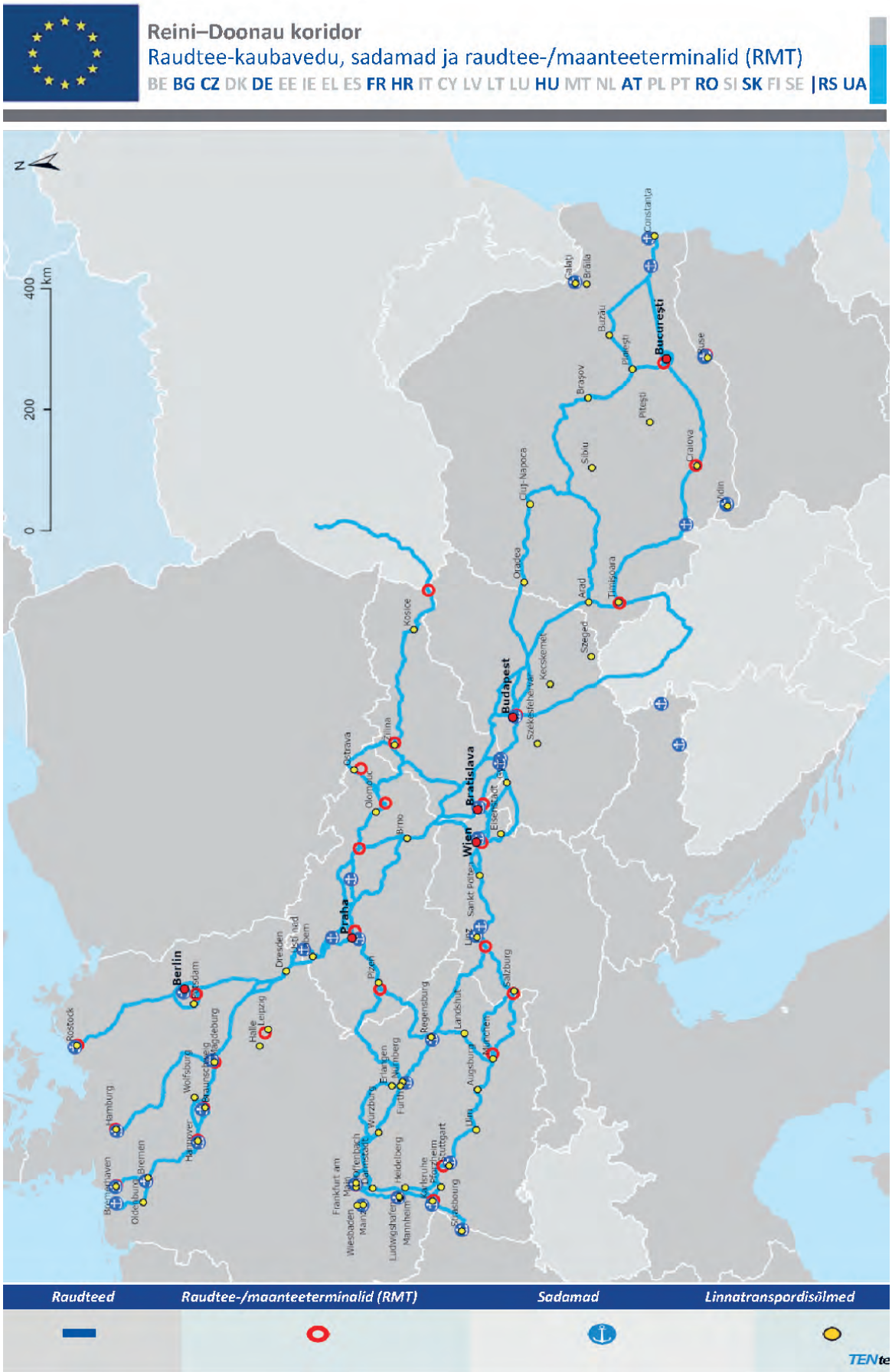

Läänemere – Aadria mere koridor
Siseveeteed ning maanteed, sadamad, raudtee-/maanteeterminalid ja lennujaamad
BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE
0
175
350
km
N
Tricity
Elblag
Szczecin
Bydgoszcz
Torun
Gorzow Wielkopolski
Wloclawek
Plock
Warszawa
Poznań
Zielona Gora
Lodz
Radom
Legnica
Wroclaw
Kielce
Czestochowa
Opole
Katowice
Kraków
Bielsko-Biala
Ostrava
Zilina
Brno
Wien
Bratislava
Budapest
Szekesfehérvár
Graz
Klagenfurt
Maribor
Varazdin
Udine
Ljubljana
Zagreb
Trieste
Rijeka
Padova
Venezia
Ferrara
Bologna
Ravenna
Forlì
Rimini
Ancona
Pescara
Foggia
Andria
Bari
Siseveeteed
Maanteed
Sadamad
Lennujaamad
Raudtee-/maanteeterminalid (RMT)
Linnatranspordisõlmed
TENtec


Läänemere – Aadria mere koridor
Raudtee-kaubavedu, sadamad ja raudtee-/maanteeterminalid (RMT)
BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE
0
175
350
km
N
Tricity
Elblag
Szczecin
Bydgoszcz
Torun
Gorzow Wielkopolski
Wloclawek
Plock
Warszawa
Poznań
Zielona Góra
Łódź
Radom
Legnica
Wrocław
Kielce
Czestochowa
Opole
Rybnik
Kraków
Ostrava
Bielsko-Biała
Zilina
Brno
Wien
Bratislava
Budapest
Graz
Maribor
Varaždin
Ljubljana
Zagreb
Udine
Trieste
Rijeka
Venezia
Ferrara
Bologna
Ravenna
Forlì
Rimini
Ancona
Pescara
Foggia
Andria
Bari
Raudteed
Raudtee-/maanteeterminalid (RMT)
Sadamad
Linnatranspordisõlmed
TENtec

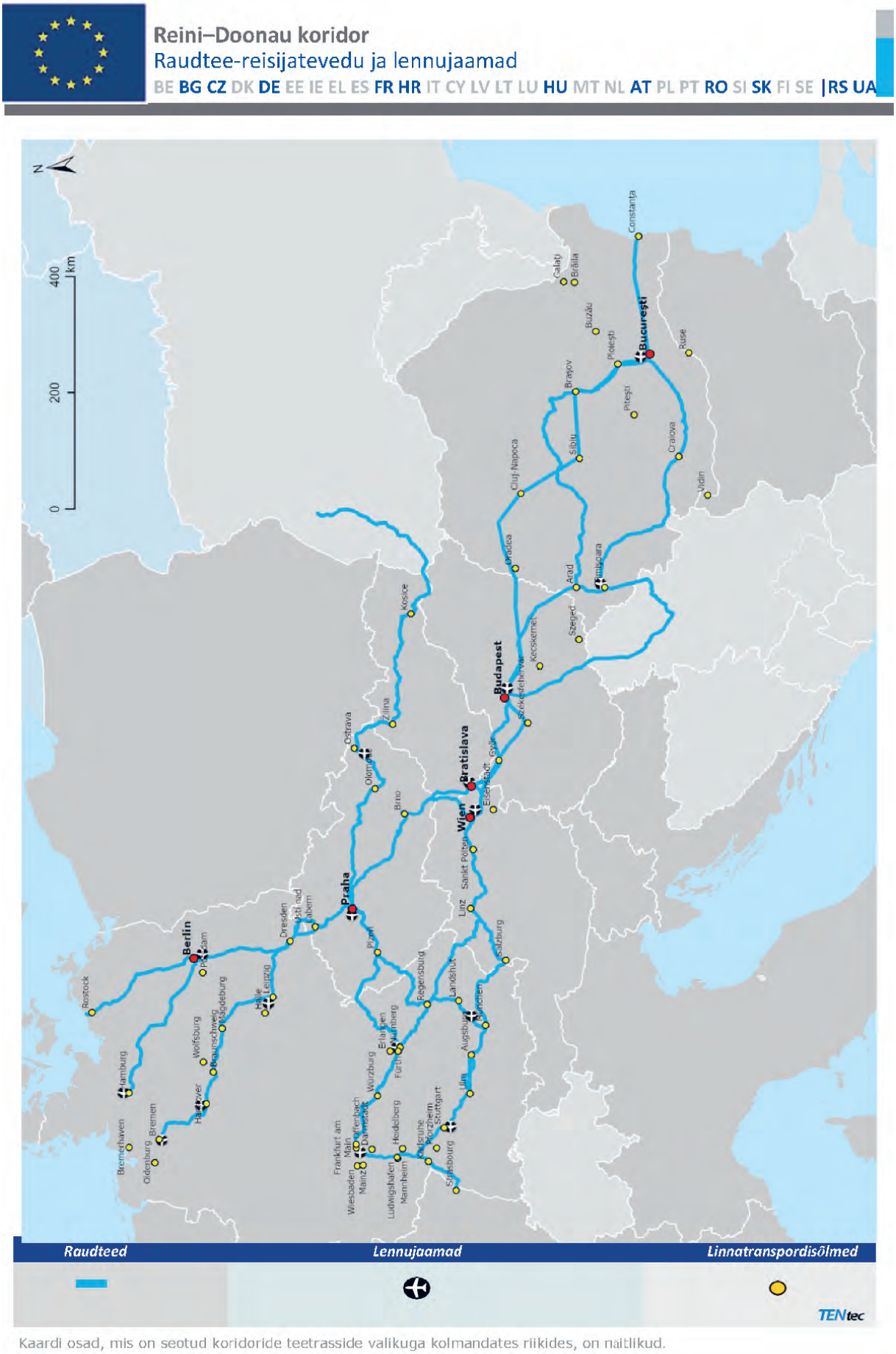

Läänemere – Aadria mere koridor
Raudtee-reisijatevedu ja lennujaamad
BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE
0
175
350
km
N
Tricity
Elblag
Szczecin
Bydgoszcz
Toruń
Włocławek
Płock
Gorzów Wielkopolski
Poznań
Zielona Góra
Łódź
Radom
Legnica
Wrocław
Kielce
Częstochowa
Opole
Katowice
Kraków
Rybnik
Bielsko-Biała
Žilina
Eisenstadt
Székesfehérvár
Graz
Klagenfurt
Maribor
Varaždin
Udine
Trieste
Rijeka
Padova
Venezia
Ferrara
Bologna
Ravenna
Forlì
Rimini
Ancona
Pescara
Foggia
Andria
Bari
Raudteed
Lennujaamad
Linnatranspordisõlmed
TENtec



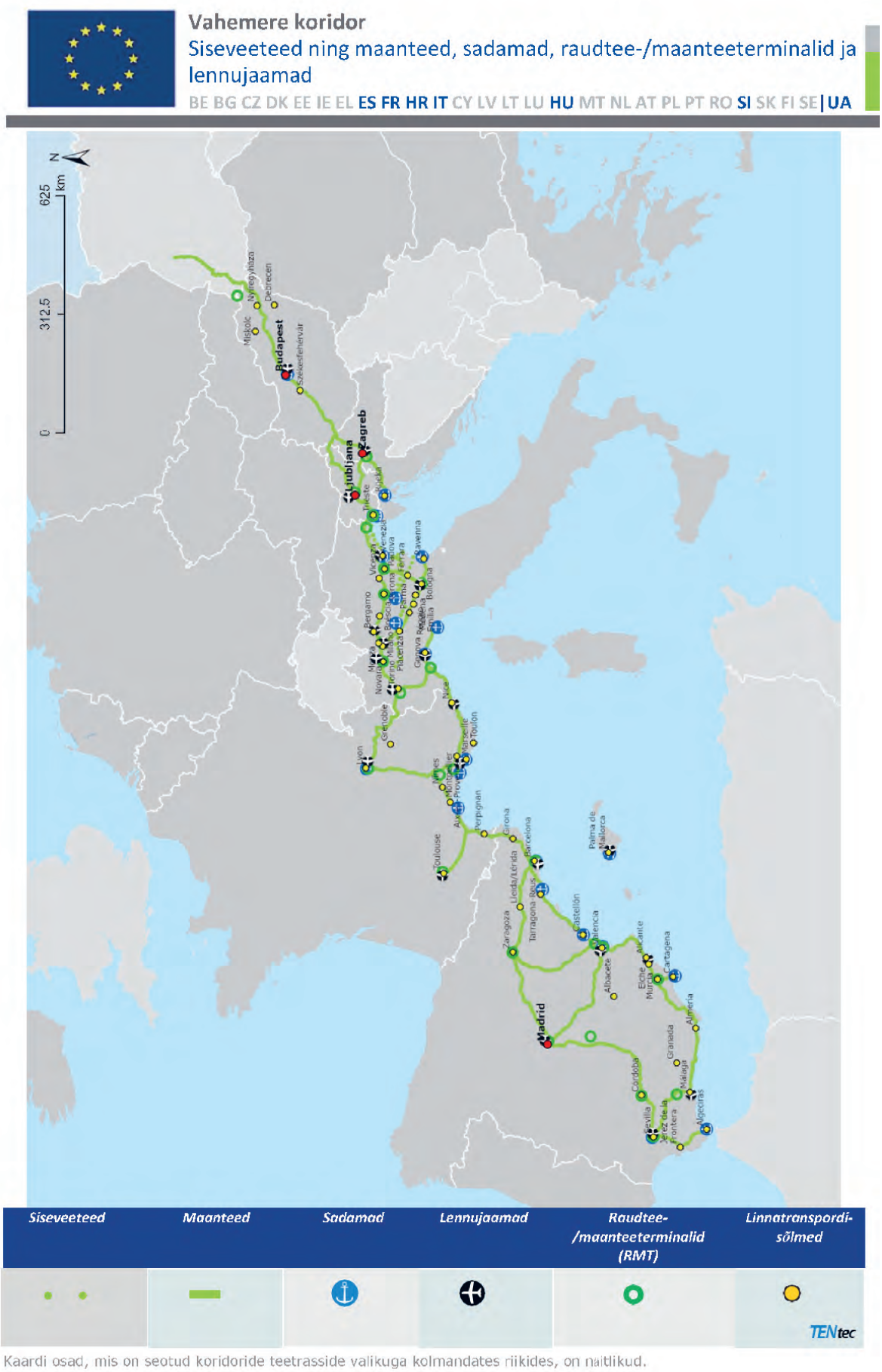
Kaardi osad, mis on seotud koridoride teetrasside valikuga kolmandates riikides, on näitlikud.



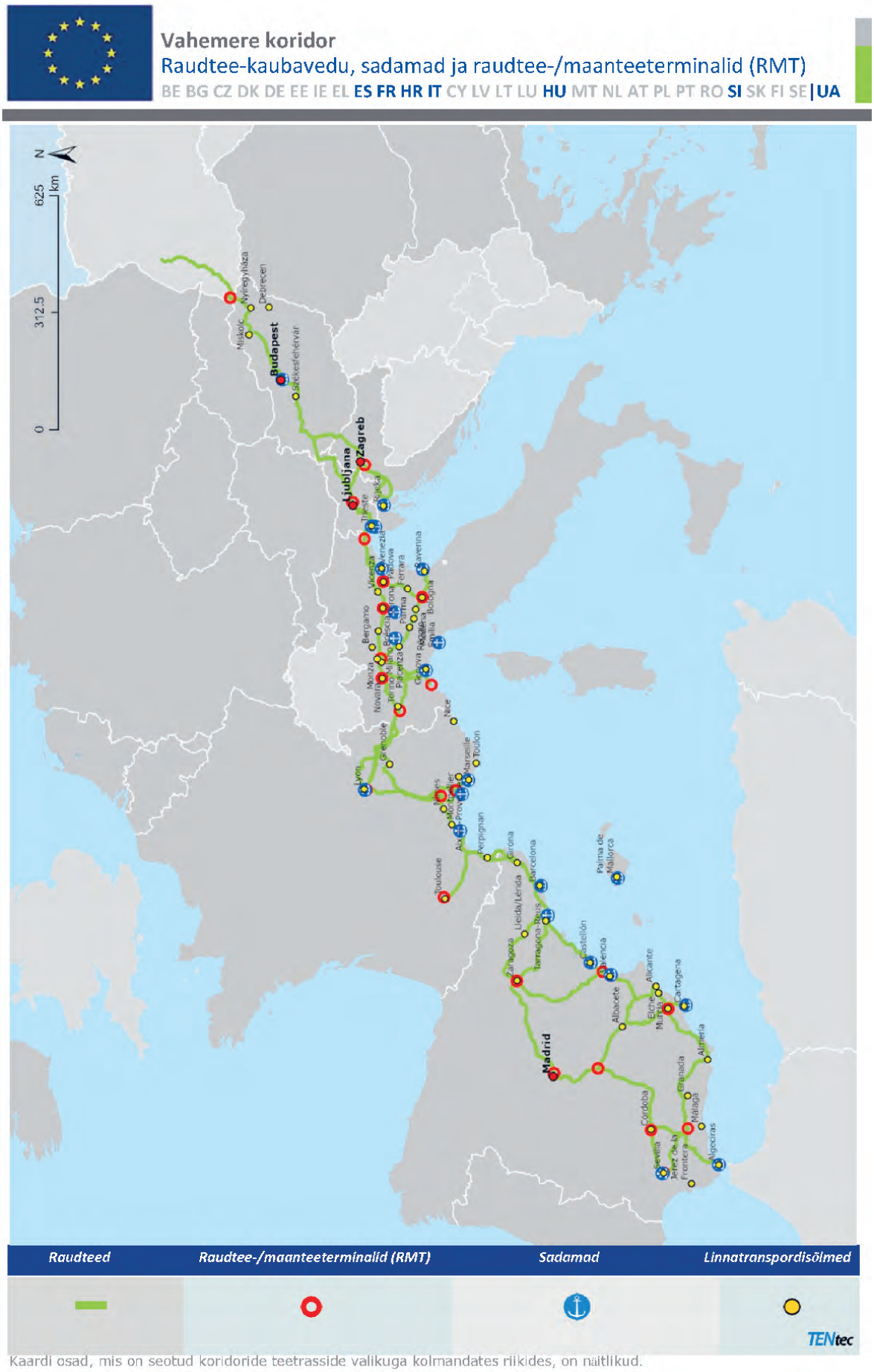
Kaardi osad, mis on seotud koridoride teetrasside valikuga kolmandates riikides, on näitlikud.



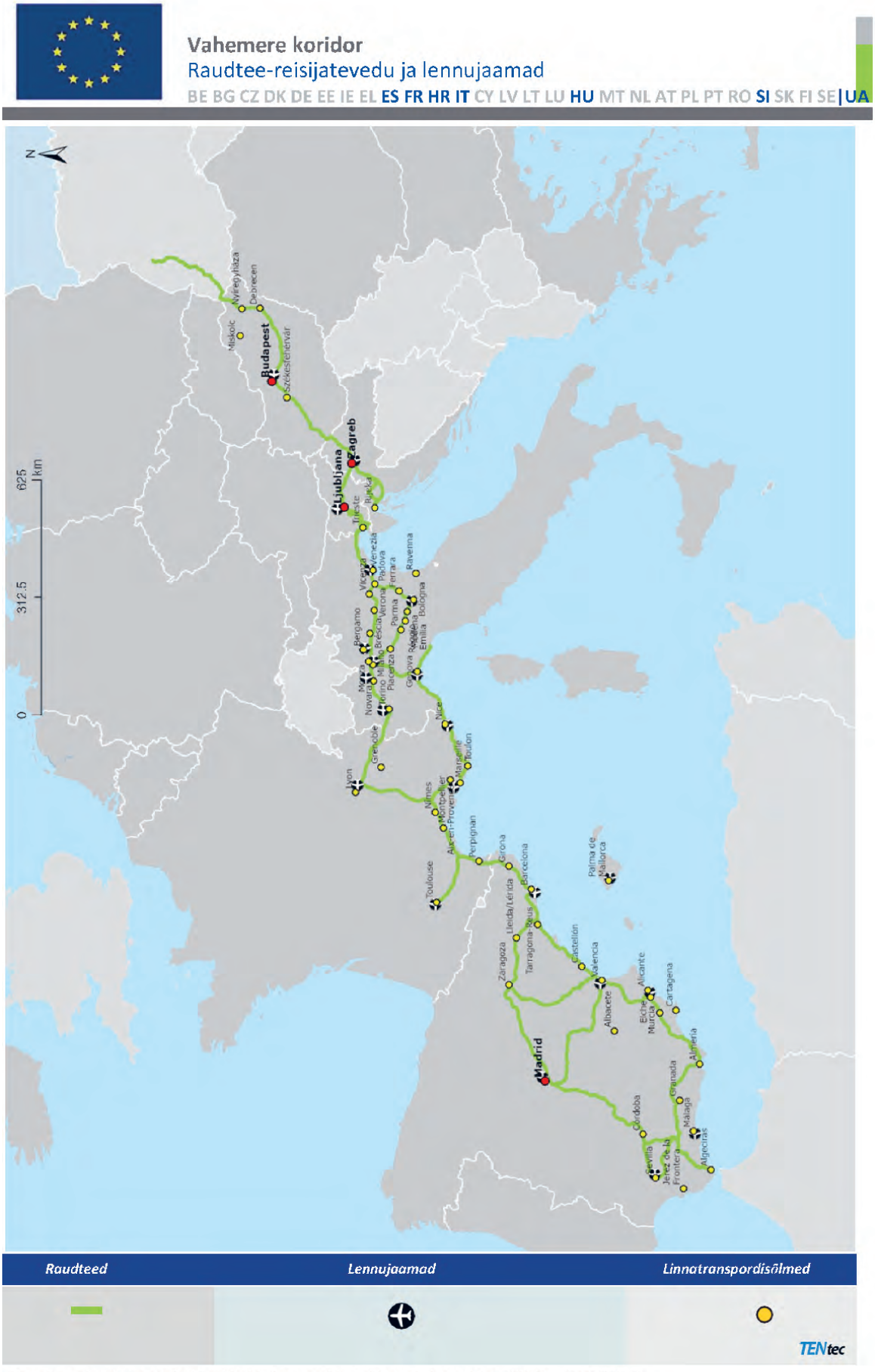
Kaardi osad, mis on seotud koridoride teetrasside valikuga kolmandates riikides, on naitlikud.



Kaardi osad, mis on seotud koridoride teetrasside valikuga kolmandates riikides, on näitlikud.



Kaardi osad, mis on seotud koridoride teetrasside valikuga kolmandates riikides, on näitlikud.



Kaardi osad, mis on seotud koridoride teetrasside valikuga kolmandates riikides, on näitlikud.



Kaardi osad, mis on seotud koridoride teetrasside valikuga kolmandates riikides, on näitlikud.



Kaardi osad, mis on seotud koridoride teetrasside valikuga kolmandates riikides, on näitlikud.



Kaardi osad, mis on seotud koridoride teetrasside valikuga kolmandates riikides, on näitlikud.



Kaardi osad, mis on seotud koridoride teetrasside valikuga kolmandates riikides, on näitlikud.



Kaardi osad, mis on seotud koridoride teetrasside valikuga kolmandates riikides, on näitlikud.



Kaardi osad, mis on seotud koridoride teetrasside valikuga kolmandates riikides, on näitlikud.

IV LISA

NÄITLIKUD KAARDID TEATAVATESSE KOLMANDATESSE RIIKIDESSE LAIENDATUD ÜLEEUROOPALISE TRANSPORDIVÕRGU KOHTA


Naaberriikide kaardivaade
A
B
C
D
E
F


Kavandatud laiendamine naaberriikidesse
Üld- ja põhivõrk: siseveeteed ja sadamad
Norra/Island
A
0
185
370
km
N
Oulu
Umeå
Sundsvall
Jyväskylä
Tampere
Lahti
Turku
Helsinki
Gävle
Uppsala
Västerås
Stockholm
Örebro
Södertälje
Norrköping
Linköping
Jönköping
Borås
Göteborg
Aalborg
Põhivõrk
Siseveeteed
Siseveeteed / uusehitus
Üldvõrk
Sadamad
Põhivõrk
Sadamad
Linnatranspordisõlmed
Pealinnad
Linnatrans-
pordisõlmed
TENtec


Kavandatud laiendamine naaberriikidesse
Üld- ja põhivõrk: raudtee-kaubavedu, sadamad ja raudtee-/maanteeterminalid (RMT) Norra/Island
0
185
370
km
N
0
80
160
km
Oulu
Umeå
Sundsvall
Tampere
Turku
Gävle
Uppsala
Västerås
Eskilstuna
Stockholm
Örebro
Södertälje
Norrköping
Linköping
Jönköping
Borås
Aalborg
Põhivõrgu raudteed
Tavaraudtee
Tavaraudtee/uusehitus ≥ 200 km/h
≥ 200 km/h / uusehitus
Laiendatud põhivõrgu raudteed
Tavaraudtee
Tavaraudtee/uusehitus ≥ 200 km/h
≥ 200 km/h / uusehitus
Üldvõrgu raudteed
Tavaraudtee
Tavaraudtee/uusehitus
≥ 200 km/h
≥ 200 km/h / uusehitus
Kavandatud
Üld-võrk
Põhi-võrk
Linnatran-spordisõlmed
Sada-mad
Pealinnad
RMT
Linnatransp ordisõlmed
TENtec

Kavandatud laiendamine naaberriikidesse Üld- ja põhivõrk:
raudtee-reisijatevedu ja lennujaamad
Norra/Island

A



Kavandatud laiendamine naaberriikidesse
Üld- ja põhivõrk: maanteed, sadamad, raudtee-/maanteeterminalid ja lennujaamad
Norra/Island

A



Kavandatud laiendamine naaberriikidesse Üld- ja põhivõrk:
siseveeteed ja sadamad Šveits/Liechtenstein

B

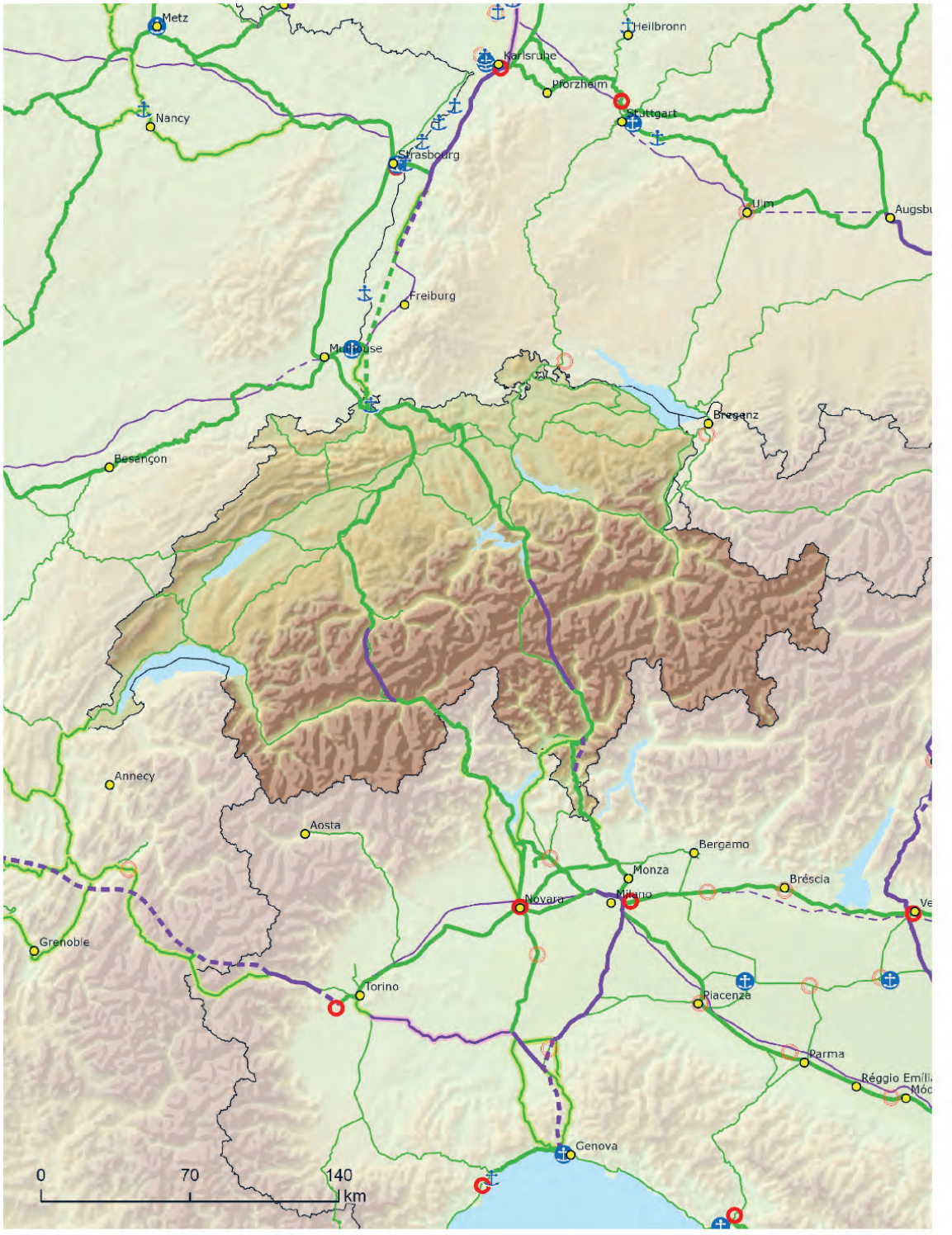


Põhivõrk	Üldvõrk	Põhivõrk	Linnatranspordisõlmed
Siseveeteed Siseveeteed/uusehitus	Sadamad	Sadamad	Pealinnad Linna-transpordi-sõlmed

TENtec

Kavandatud laiendamine naaberriikidesse
Üld- ja põhivõrk: raudtee-kaubavedu, sadamad ja raudtee-/maanteeterminalid (RMT)
Šveits/Liechtenstein

B



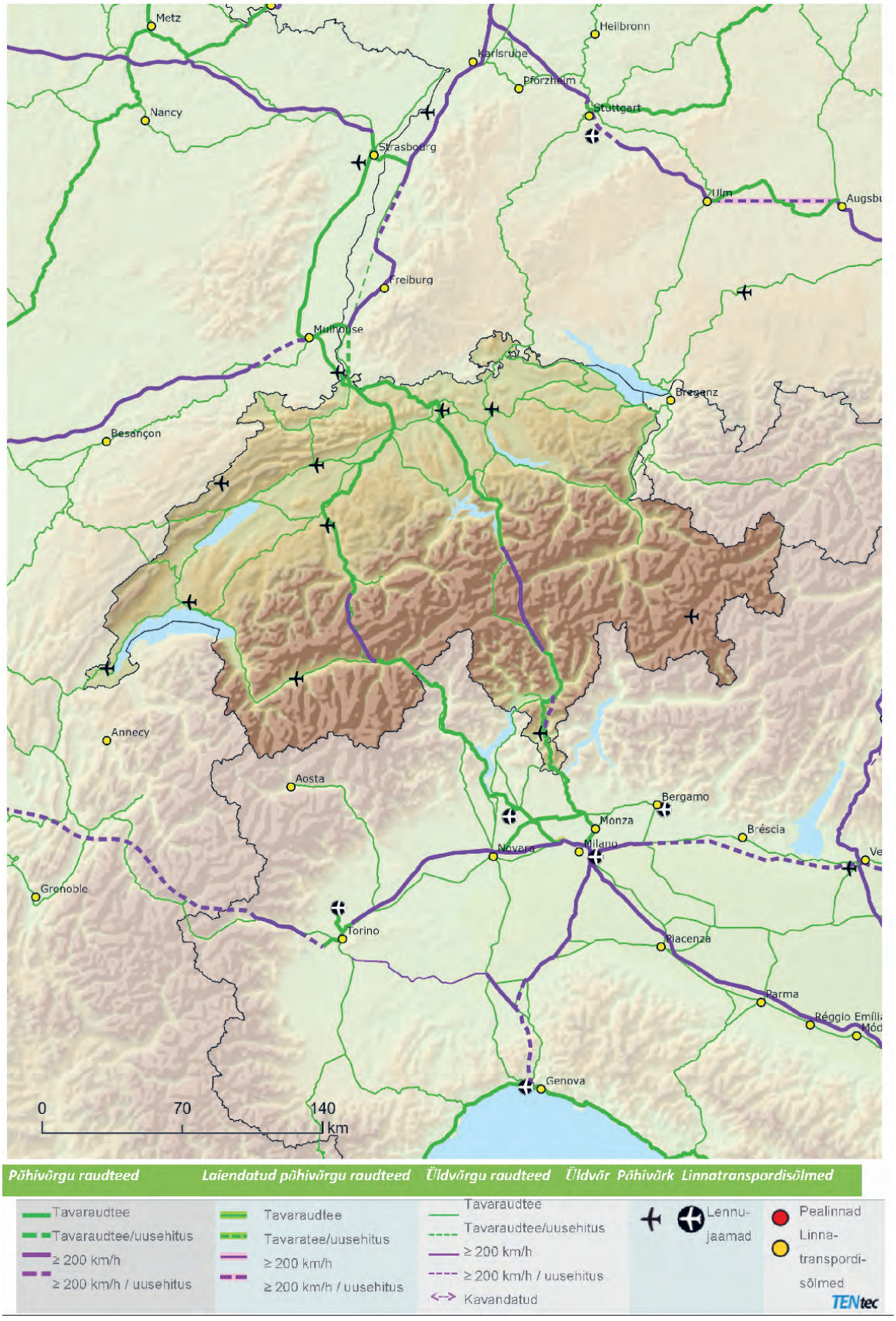
Põhivõrgu raudteed	Laiendatud põhivõrgu raudteed	Üldvõrgu raudteed	Üldvõrk Põhivõrk	Linnatranspordisõlmed
Tavaraudtee	Tavaraudtee	Tavaraudtee	Sadamad	Pealinnad
Tavaraudtee/uusehitus	Tavaraudtee/uusehitus	Tavaraudtee/uusehitus	RMT	Linna-transpordi-sõlmed
≥ 200 km/h	≥ 200 km/h	≥ 200 km/h		
≥ 200 km/h / uusehitus	≥ 200 km/h / uusehitus	≥ 200 km/h / uusehitus		
		Kavandatud		

TENtec

Kavandatud laiendamine naaberriikidesse Üld- ja põhivõrk: raudtee-reisijatevedu ja lennujaamad

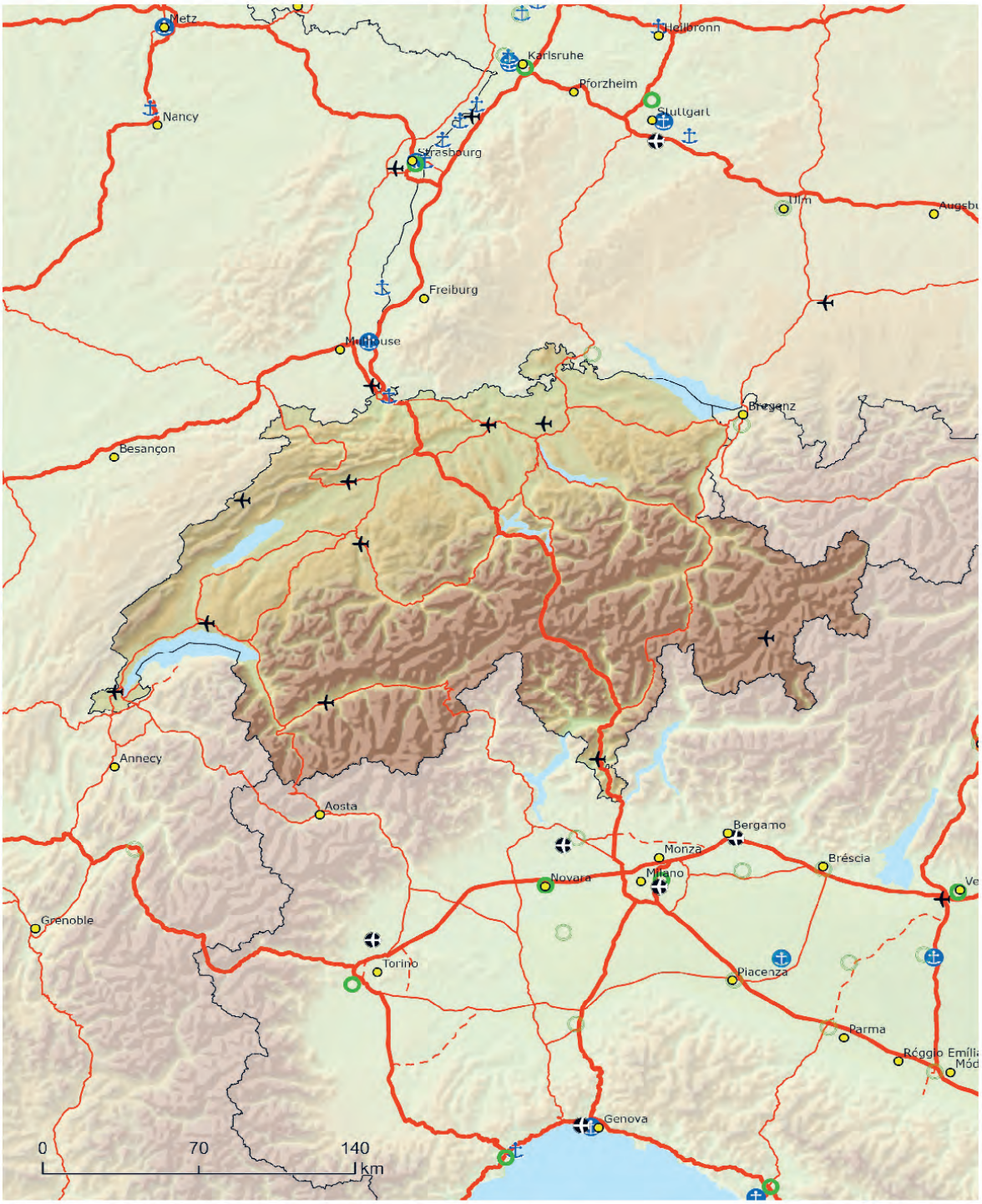
Šveits/Liechtenstein

B



Kavandatud laiendamine naaberriikidesse
Üld- ja põhivõrk: maanteed, sadamad, raudtee-/maanteeterminalid ja lennujaamad
Šveits/Liechtenstein

A



Põhivõrgu maanteed *Laiendatud põhivõrgu maanteed* *Üldvõrgu maanteed* *Üldvõrk Põhivõrk*

Maantee
Maantee/uusehitus
Kavandatud

Sadamad
RMT
Lennu-jaamad

Pealinnad
Linna-transpordi-sõlmed

TENtec

Kavandatud laiendamine naaberriikidesse Üld- ja põhivõrk: siseveeteed ja sadamad **Lääne-Balkani piirkond**

C



Põhivõrk	Üldvõrk	Põhivõrk	Linnatranspordisõlmed
Siseveeteed Siseveeteed/uusehitus	Sadamad	Sadamad	Pealinnad Linna-transpordi-sõlmed

TENtec

Kavandatud laiendamine naaberriikidesse
Üld- ja põhivõrk: raudtee-kaubavedu, sadamad ja raudtee-/maanteeterminalid (RMT)
Lääne-Balkani piirkond

C



Kavandatud laiendamine naaberriikidesse Üld- ja põhivõrk: raudtee-reisijatevedu ja lennujaamad

Lääne-Balkani piirkond

C



Kavandatud laiendamine naaberriikidesse
Üld- ja põhivõrk: maanteed, sadamad, raudtee-/maanteeterminalid ja lennujaamad
Lääne-Balkani piirkond

C



Põhivõrgu maanteed	Laiendatud põhivõrgu maanteed	Üldvõrgu maanteed	Üldvõrk Põhivõrk	Linnatranspordisõlmed
Maantee Maantee/uusehitus	Maantee Maantee/uusehitus	Maantee Maantee/uusehitus Kavandatud	Sadamad RMT Lennu-jaamad	

TENtec

Kavandatud laiendamine naaberriikidesse
Üldvõrk: siseveeteed ja sadamad
Idapartnerlusriikide transpordivõrk: Moldova/Ukraina

D



Kavandatud laiendamine naaberriikidesse
Üld- ja põhivõrk: raudteed, sadamad ja raudtee-/maanteeterminalid (RMT)
Idapartnerlusriikide transpordivõrk: Moldova/Ukraina

D



Kavandatud laiendamine naaberriikidesse

Üld- ja põhivõrk: maanteed, sadamad, raudtee-/maanteeterminalid ja lennujaamad

Idapartnerlusriikide transpordivõrk: Moldova/Ukraina

D

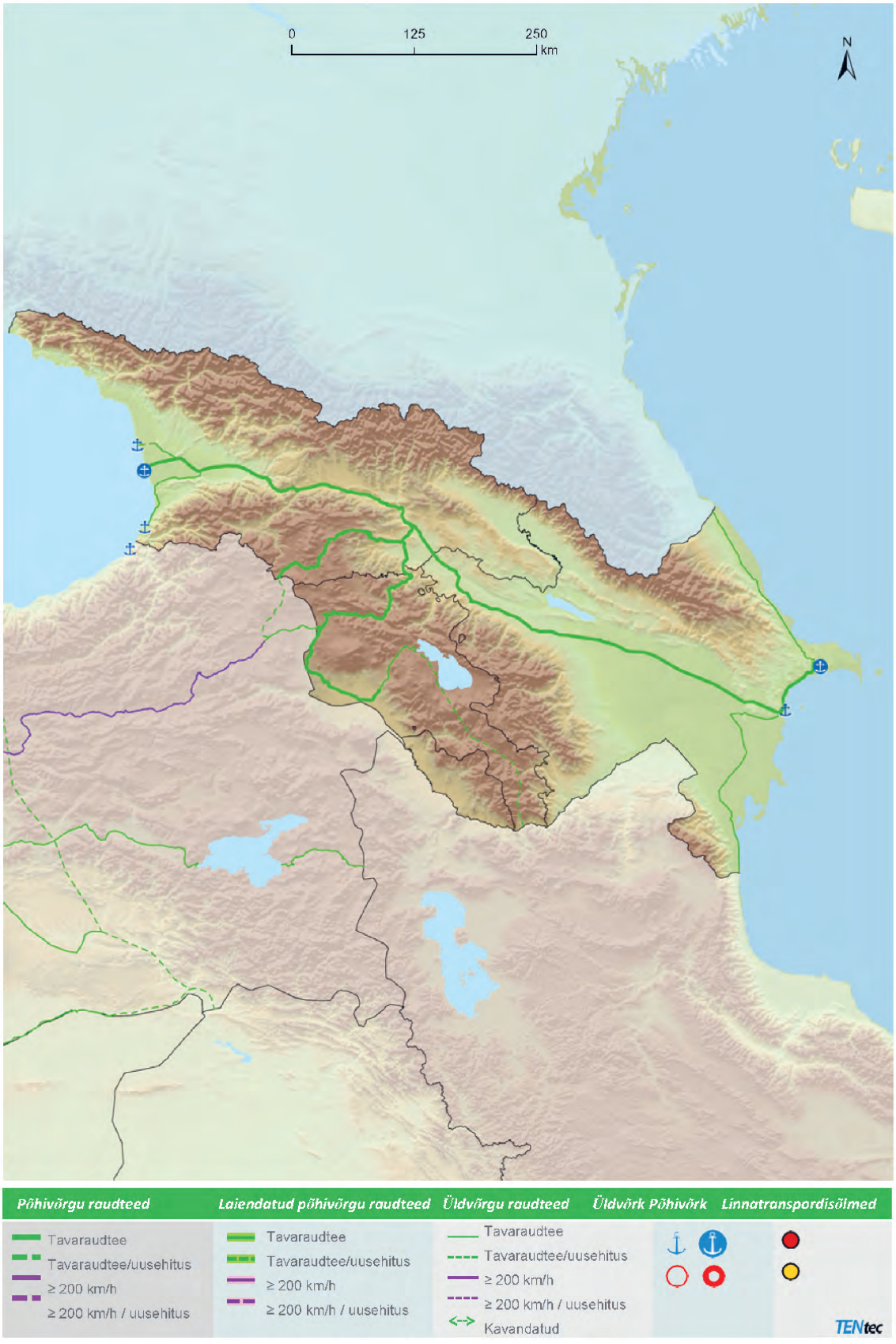


Kavandatud laiendamine naaberriikidesse

Üld- ja põhivõrk: raudteed, sadamad ja raudtee-/maanteeterminalid (RMT)

Idapartnerlusriigid Armeenia/Aserbaidžaan/Gruusia

E



Kavandatud laiendamine naaberriikidesse
Üld- ja põhivõrk: maanteed, sadamad, raudtee-/maanteeterminalid ja lennujaamad
Idapartnerlusriigid Armeenia/Aserbaidžaan/Gruusia

E



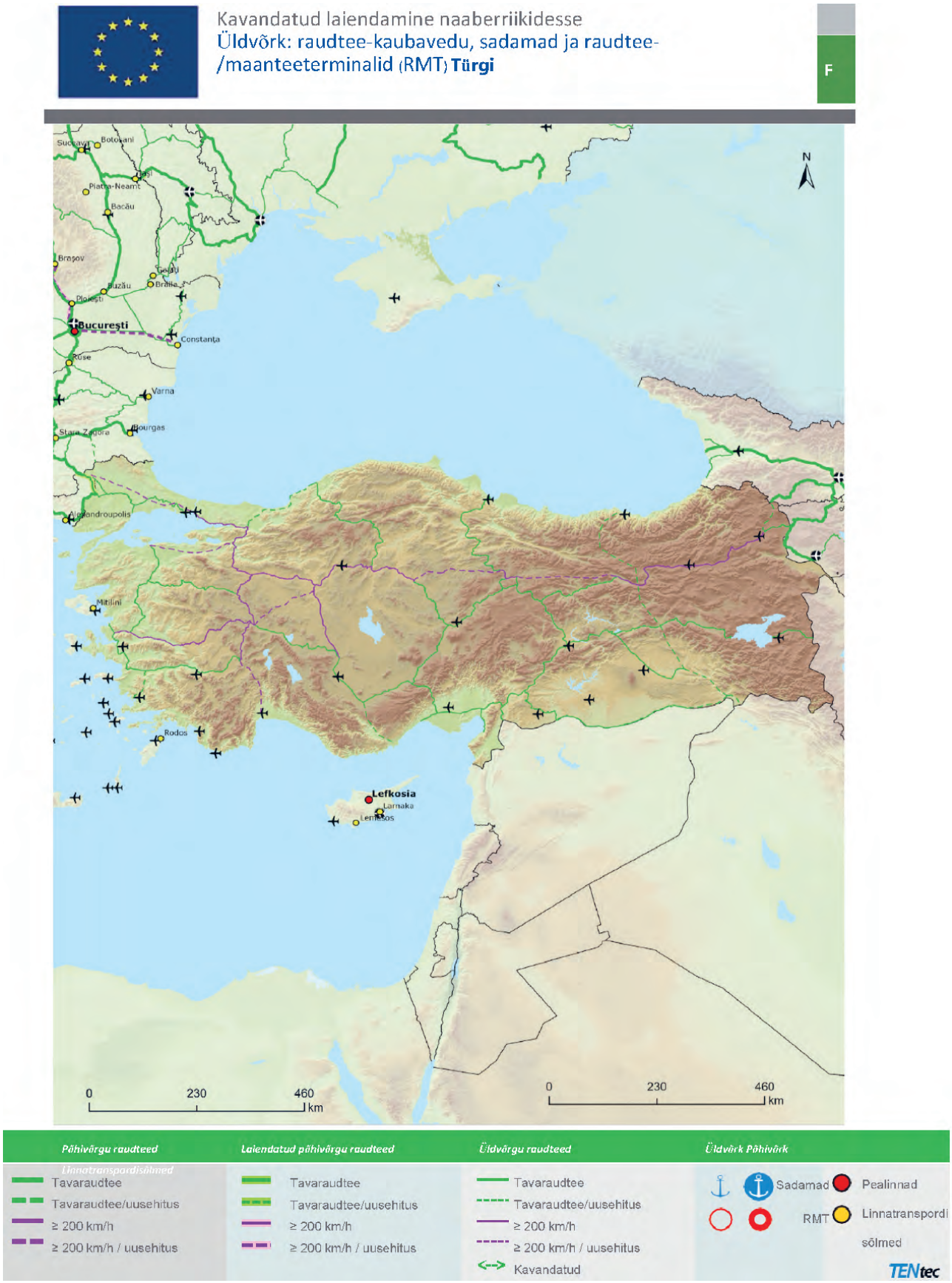
Kavandatud laiendamine naaberriikidesse
Üldvõrk: siseveeteed ja sadamad
Türgi

F



Põhivõrk	Üldvõrk	Põhivõrk	Linnatranspordisõlmed
Siseveeteed	Sadamad	Sadamad	Pealinnad
Siseveeteed/uusehitus			Linnatranspordisõlmed

TENtec


Kavandatud laiendamine naaberriikidesse
Üldvõrk: raudtee-kaubavedu, sadamad ja raudtee-/maanteeterminalid (RMT) Türgi
F
N
Bucureşti
Constanţa
Varna
Bourgas
Mitilini
Rodos
Lefkosia
Larnaka
Lemesos
0
230
460
km
Põhivõrgu raudteed
Laiendatud põhivõrgu raudteed
Üldvõrgu raudteed
Üldvõrk Põhivõrk
Linnatranspordisõlmed
Tavaraudtee
Tavaraudtee/uusehitus
≥ 200 km/h
≥ 200 km/h / uusehitus
Kavandatud
Sadamad
Pealinnad
RMT
Linnatranspordi sõlmed
TENtec


Kavandatud laiendamine naaberriikidesse
Üldvõrk: raudtee-reisijatevedu ja lennujaamad
Türgi
F
N
Bucureşti
Constanţa
Varna
Bourgas
Mitilini
Rodos
Lefkosia
Lemesos
0
230
460
km
Põhivõrgu raudteed
Tavaraudtee
Tavaraudtee/uusehitus
≥ 200 km/h
≥ 200 km/h / uusehitus
Laiendatud põhivõrgu raudteed
Tavaraudtee
Tavaraudtee/uusehitus
≥ 200 km/h
≥ 200 km/h / uusehitus
Üldvõrgu raudteed
Tavaraudtee
Tavaraudtee/uusehitus
≥ 200 km/h
≥ 200 km/h / uusehitus
Kavandatud
Üldvõrk Põhivõrk
Lennujaamad
Linnatranspordisõlmed
Pealinnad
Linnatranspordi sõlmed
TENtec


Kavandatud laiendamine naaberriikidesse
Üldvõrk: maanteed, sadamad, raudtee-/maanteeterminalid ja lennujaamad Türgi
F
N
Bucuresti
Constanța
Varna
Lefkosia
0
230
460
km
Põhivõrgu maanteed
Maantee
Maantee/uusehitus
Laiendatud põhivõrgu maantee
Maantee
Maantee/uusehitus
Üldvõrgu maantee
Maantee
Maantee/uusehitus
Kavandatud
Üldvõrk Põhivõrk
Sadamad
RMT
Lennujaamad
Linnatranspordi sõlmed
Pealinnad
Linnatranspordi sõlmed
TENtec

V LISA

LINNATRANSPORDISÕLMEDE SÄÄSTVA LINNALISE LIIKUMISKESKKONNA KAVANDAMISE SUUNISED

Käesolevas lisas esitatakse linnatranspordisõlmede säästva linnalise liikumiskeskkonna kavade väljatöötamise suunised.

1. Sihid ja eesmärgid: säästva linnalise liikumiskeskkonna kava keskne eesmärk peaks olema parandada funktsionaalses linnapiirkonnas kõigi kasutajate, sealhulgas puuetega või piiratud liikumisvõimega inimeste juurdepääsu funktsionaalse linnapiirkonna läbimiseks või selle sees ning tagada kvaliteetne, ohutu ja vähese heitega säästev liikuvus, võttes arvesse ühistranspordi ja aktiivse liikuvuse rolli selle saavutamiseks. Eelkõige peaks see toetama heiteta ja vähese heitega liikuvust ja sellise linnatranspordisüsteemi rakendamist, mis aitab kaasa üleeuroopalise transpordivõrgu paremale üldisele toimimisele, eeskätt heiteta ja vähese heitega sõidukite tõrgeteta liikumiseks vajaliku taristu ja mitmeliigilise reisijateveo sõlmpunktide arendamise kaudu, et hõlbustada esimese ja viimase kilomeetri ühendusi, ning linnatranspordisõlmi teenindavate mitmeliigilise kaubaveo terminalide kasutuselevõtu kaudu.

2. Pikaajaline visioon ja lühiajaline rakenduskava: säästva linnalise liikumiskeskkonna kava peaks sisaldama pikaajalist strateegiat transporditaristu ja mitmeliigiliste teenuste tulevaseks arendamiseks või olema seotud sellise strateegiaga, kui see juba olemas on. See peaks sisaldama ka tegevuskava strateegia lühiajaliseks rakendamiseks. See tuleks integreerida linnapiirkonna kestliku arengu integreeritud lähenemisviisi ning siduda asjakohase maakasutuse ja ruumilise planeerimisega. Nii pikaajalise visiooni kui ka lühiajalise rakenduskava rahalisi aspekte tuleks käsitleda otse säästva linnalise liikumiskeskkonna kavas või alternatiivse variandina viitamisega muudele olemasolevatele kõrgetasemelistele või seotud kavadele, võtmata rahalisi eelkohustusi.

3. Eri transpordiliikide integreerimine: säästva linnalise liikumiskeskkonna kava peaks edendama mitmeliigilist transporti erinevate transpordiliikide ja meetmete integreerimise kaudu, mille eesmärk on hõlbustada juurdepääsetavat, sujuvat ja säästvat liikuvust. See peaks hõlmama meetmeid säästvamate transpordiliikide, nagu ühistransport, jagatud ja aktiivne liikuvus ning asjakohasel juhul sisevee- ja meretransport, osakaalu suurendamiseks. See peaks hõlmama ka meetmeid heiteta ja vähese heitega liikuvuse edendamiseks, eelkõige seoses linna sõidukipargi rohestamisega, kõigi kasutajate juurdepääsu parandamiseks, liiklusummikute vähendamiseks, aga ka liiklusohutuse parandamiseks liidu maanteeohutusstandardite kohaselt, eelkõige vähem kaitstud liiklejate, sealhulgas vajadusel korral aktiivsete liikumisviiside harrastajate jaoks.

4. Üleeuroopalise transpordivõrgu tõhus toimimine: säästva linnalise liikumiskeskkonna kavas tuleks nõuetekohaselt arvesse võtta erinevate linnameetmete mõju nii reisijate- kui ka kaubaveovoogudele üleeuroopalises transpordivõrgus, et tagada sujuv transiit, möödasõit või ühendus läbi linnatranspordisõlmede ja nende ümber, sealhulgas heiteta ja vähese heitega sõidukite puhul. Eelkõige peaks see hõlmama meetmeid ummikute leevendamiseks, liiklusohutuse parandamiseks ja üleeuroopalise transpordivõrgu liiklusvooge mõjutavate kitsaskohtade kõrvaldamiseks.

5. Osaluspõhine lähenemisviis: säästva linnalise liikumiskeskkonna kava väljatöötamine ja rakendamine peaks põhinema integreeritud lähenemisviisil, mis hõlmab kõrgetasemelist koostööd, koordineerimist ja konsulteerimist eri valitsustasandite ja asjaomaste ametiasutuste vahel. Kaasata tuleks kodanikud, kodanikuühiskonna esindajad ja majandustegevuses osalejad.

6. Järelevalve ja tulemusnäitajad: säästva linnalise liikumiskeskkonna kava peaks hõlmama eesmärke, sihte ja näitajaid, mis toetavad linnatranspordisüsteemi praegust ja tulevast tulemuslikkust. Selle rakendamist tuleks jälgida tulemusnäitajate abil.

VI LISA

MÄÄRUSE (EL) 2021/1153 MUUTMINE

Määruse (EL) 2021/1153 lisa III osa muudetakse järgmiselt.

1) Pealkiri asendatakse järgmisega:

„PIIRIÜLESED JA PUUDUVAD ÜHENDUSED“.

2) Punkti 1 muudetakse järgmiselt:

a) pealkiri asendatakse järgmisega:

„Eelnevalt kindlaks määratud piiriüleste ühenduste ja puuduvate ühenduste esialgsed loetelud“;

b) esimene rida pealkirjaga „Atlandi põhivõrgukoridor“ ja teine rida, mis sisaldab trasside loendit, jäetakse välja;

c) viies rida pealkirjaga „Läänemere – Aadria mere põhivõrgukoridor“ ja kuues rida, mis sisaldab trasside loendit, jäetakse välja;

d) üheksas rida pealkirjaga „Vahemere piirkonna põhivõrgukoridor“ ja kümnes rida, mis sisaldab trasside loendit, jäetakse välja;

e) kolmeteistkümnes rida pealkirjaga „Põhjamere–Läänemere põhivõrgukoridor“ ja neljateistkümnes rida, mis sisaldab trasside loendit, jäetakse välja;

f) seitsmeteistkümnes rida pealkirjaga „Põhjamere–Vahemere põhivõrgukoridor“ ja kaheksateistkümnes rida, mis sisaldab trasside loendit, jäetakse välja;

g) kahekümne esimene rida pealkirjaga „Ida / Vahemere idaosa põhivõrgukoridor“ ja kahekümne teine rida, mis sisaldab trasside loendit, jäetakse välja;

h) kahekümne viies rida pealkirjaga „Reini–Alpide põhivõrgukoridor“ ja kahekümne kuues rida, mis sisaldab trasside loendit, jäetakse välja;

i) kolmekümnes rida pealkirjaga „Reini–Doonau põhivõrgukoridor“ ja kolmekümne esimene rida, mis sisaldab trasside loendit, jäetakse välja;

j) kolmekümne viies rida pealkirjaga „Skandinaavia – Vahemere piirkonna põhivõrgukoridor“ ja kolmekümne kuues rida, mis sisaldab trasside loendit, jäetakse välja.

VII LISA

VASTAVUSTABEL

Määrus (EL) nr 1315/2013	Käesolev määrus
Artikkel 1	Artikkel 1
Artikkel 2	Artikkel 2
Artikkel 3	Artikkel 3
Artikkel 4	Artikkel 4
Artikkel 5	Artikli 5 lõiked 1 ja 2
Artikkel 6	Artikkel 6
Artikkel 7	Artikkel 8
Artikkel 8	Artikkel 9
Artikli 9 lõige 1	Artikli 10 lõige 1
Artikli 9 lõige 2	Artikli 6 lõige 1 ja artikli 10 lõige 4
—	Artikli 11 lõiked 2 ja 3
Artikkel 10	Artikkel 12
—	Artikkel 13
Artikkel 11	Artikkel 14
Artikli 12 lõige 1	Artikli 38 lõike 1 punkt a
Artikli 12 lõike 2 punkt a	Artikli 18 lõike 1 punkt a
Artikli 12 lõike 2 punktid b ja c	Artikli 15 lõige 1
Artikli 12 lõike 2 punkt d	Artikli 15 lõike 2 punkt a
—	Artikli 15 lõike 2 punktid b ja c
—	Artikli 15 lõiked 3–6
Artikli 12 lõike 2 punkt e	—
Artikli 12 lõige 3	Artikli 15 lõige 7 ja artikli 18 lõige 8
—	Artikkel 19
Artikkel 13	Artikkel 20
Artikli 14 lõige 1	Artikli 21 lõige 1
Artikli 14 lõige 2	Artikli 21 lõige 3
Artikli 14 lõige 3	Artikli 21 lõige 2
Artikli 15 lõige 1	Artikli 22 lõike 1 punkt a
Artikli 15 lõige 2	Artikli 22 lõike 1 punkt b
—	Artikli 22 lõike 1 punkt c
—	Artikli 22 lõige 2
—	Artikli 23 lõige 1
Artikli 15 lõike 3 punkt a	Artikli 23 lõiked 3 ja 4
Artikli 15 lõike 3 punkt b	Artikli 23 lõige 2

Määrus (EL) nr 1315/2013	Käesolev määrus
Artikli 15 lõike 3 punkt c	Artikli 23 lõike 3 esimese lõigu punkt d
—	Artikli 23 lõiked 5 ja 6
Artikkel 16	Artikkel 24
Artikli 17 lõige 1	Artikli 29 lõige 1
Artikli 17 lõige 2	Artikli 29 lõige 2
Artikli 17 lõige 3	Artikli 30 lõike 2 punkt a
—	Artikli 30 lõike 2 punktid b ja c
—	Artikli 30 lõiked 3 ja 4
Artikli 17 lõige 4	Artikli 29 lõige 3
Artikkel 18	Artikli 30 lõige 1
Artikkel 19	Artikkel 32
Artikli 20 lõige 1	Artikli 25 lõige 3
Artikli 20 lõige 2	Artikli 25 lõige 4
Artikli 20 lõige 3	Artikli 25 lõige 3
Artikkel 21	Artikli 25 lõiked 1 ja 2
Artikkel 22	Artikkel 26
Artikkel 23	Artikkel 28
Artikli 24 lõige 1	Artikli 33 lõige 1
Artikli 24 lõige 2	Artikli 33 lõige 2
Artikkel 25	Artikkel 34
Artikkel 26	Artikkel 35
—	Artikli 36 lõiked 1–4
Artikkel 27	Artikli 36 lõige 5
—	Artikkel 37
Artikkel 28	Artikkel 38
Artikkel 29	Artikkel 39
—	Artikkel 40
Artikkel 30	Artikkel 41
—	Artikkel 42
Artikkel 31	Artikkel 43
Artikkel 32	Artikkel 44
Artikkel 33	Artikkel 45
Artikkel 34	Artikli 4 punkt d
Artikkel 35	Artikkel 46
—	Artikkel 47
—	Artikkel 48
—	Artikkel 49
Artikkel 36	Artikli 5 lõige 3

Määrus (EL) nr 1315/2013	Käesolev määrus
Artikkel 37	Artikkel 50
Artikli 38 lõige 1	Artikli 6 lõige 3 ja artikli 10 lõige 2
Artikli 38 lõige 2	—
Artikli 38 lõige 3	Artikli 6 lõige 1, artikli 10 lõige 4 ja artikli 63 lõige 1
Artikli 39 lõige 1	Artikkel 5
Artikli 39 lõike 2 punkti a alapunktid i ja ii	Artikkel 16
Artikli 39 lõike 2 punkti a alapunkt iii	Artikkel 18
Artikli 39 lõike 2 punkti a alapunkt iv	Artikkel 17
Artikli 39 lõike 2 punkt b	Artikli 23 lõige 1 ja artikli 27 lõige 1
Artikli 39 lõike 2 punkt c	Artikkel 31
Artikli 39 lõike 2 punkt d	Artikli 34 lõike 1 punkt f
Artikli 39 lõige 3	Artikli 16 lõige 11, artikli 18 lõige 8 ja artikli 31 lõige 6
Artikkel 40	—
Artikli 41 lõige 1	Artikli 10 lõige 3
Artikli 41 lõige 2	Artikli 27 lõige 2
—	Artikli 27 lõige 3
Artikli 41 lõige 3	Artikli 34 lõige 1
Artikkel 42	Artikkel 51
Artikkel 43	Artikkel 7
Artikkel 44	Artikli 11 lõige 1
—	Artikli 11 lõiked 2 ja 3
Artikli 45 lõiked 1–5	Artikli 52 lõiked 1–5
—	Artikli 52 lõiked 7 ja 8
Artikli 45 lõige 6	Artikli 53 lõige 7
Artikli 45 lõige 7	Artikli 53 lõige 6
Artikli 45 lõige 8	Artikli 52 lõige 9
Artikli 45 lõige 9	Artikli 52 lõige 10
Artikli 46 lõige 1	Artikli 53 lõige 1
—	Artikli 53 lõige 3
Artikli 46 lõige 2	Artikli 53 lõige 4
—	Artikli 53 lõige 5
Artikli 47 lõige 1	Artikkel 54
—	Artikli 55 lõige 1
Artikli 47 lõige 2	Artikli 55 lõige 2
—	Artikli 55 lõiked 3 ja 4
Artikli 47 lõige 3	Artikli 54 lõige 4
Artikkel 48	Artikli 52 lõige 6

Määrus (EL) nr 1315/2013	Käesolev määrus
—	Artikkel 56
Artikli 49 lõige 1	Artikkel 57
—	Artikli 60 lõige 1
Artikli 49 lõige 2	Artikli 60 lõige 2
Artikli 49 lõige 3	—
Artikli 49 lõige 4	Artikli 58 lõiked 1, 2 ja 3
Artikli 49 lõige 5	Artikli 58 lõige 4
Artikli 49 lõige 6	Artikli 58 lõige 5
Artikkel 50	Artikkel 59
Artikkel 51	Artikli 8 lõige 8
Artikkel 52	Artikkel 61
Artikkel 53	Artikkel 62
Artikkel 54	Artikkel 63
Artikkel 55	Artikli 8 lõige 6
Artikkel 56	Artikkel 64
Artikkel 57	Artikkel 65
—	Artikkel 66
—	Artikkel 67
Artikkel 58	Artikli 10 lõige 2 ja artikkel 68
Artikkel 59	Artikkel 68
Artikkel 60	Artikkel 69
I lisa	I lisa
II lisa	II lisa
—	III lisa
III lisa	IV lisa
—	V lisa
—	VI lisa