



EUROOPA KOMISJON

Brüssel, 19.10.2011
KOM(2011) 650 lõplik

2011/0294 (COD)

Ettepanek:

EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU MÄÄRUS

üleeuroopalise transpordivõrgu arendamist käsitlevate liidu suuniste kohta

(EMPs kohaldatav tekst)

{SEK(2011) 1212 lõplik}

{SEK(2011) 1213 lõplik}

SELETUSKIRI

1. ETTEPANEKU TAUST

1.1. Taust ja eesmärgid

Alates 1980. aastate keskpaigast on üleeuroopalise transpordivõrgu (TEN-T) poliitika olnud poliitiliseks raamistikuks siseturu tõrgeteta toimimiseks vajaliku taristu arendamisele ning majandusliku, sotsiaalse ja territoriaalse ühtekuuluvuse ja parema juurdepääsetavuse tagamisele ELis. Seepärast lisati 1992. aastal Maastrichti lepingusse üleeuroopaliste võrkude õiguslik alus ja võeti 1994. aastal Essenis toimunud Euroopa Ülemkogu kohtumisel vastu 14 olulise projekti loetelu.

1996. aastal võtsid Euroopa Parlament ja nõukogu vastu esimesed üleeuroopalise transpordivõrgu poliitika ja taristu planeerimise suunised¹. 2004. aastal muudeti kõnealuseid suuniseid oluliselt, võttes arvesse ELi laienemist ja liiklusvoogude eeldatavaid muutusi². Lisaks sellele pikendati 14 prioriteetse projekti loetelu.

Projektide elluviimise hõlbustamiseks on loodud mitu finantsinstrumenti ja muud vahendit. Need vahendid on üleeuroopaliste võrkude finantsmäärus,³ Ühtekuuluvusfond, Euroopa Regionaalarengu Fond (ERF) ja Euroopa Investeerimispanka laenud koos komisjoni kooskõlastusalgatustega.

2010. aastal võtsid Euroopa Parlament ja nõukogu selguse huvides vastu otsuse nr 661/2010/EL, s.o üleeuroopalise transpordivõrgu suuniste uuestisõnastatud versioon⁴.

Euroopa Liidu transporditaristu on seni hästi arenenud. Seamas on see ikka veel nii geograafiliselt kui ka transpordiliikidesiseselt ja -vaheliselt killustatud. Käesolevate uute suunistega asendatakse otsus nr 661/2010 ja nende peamine eesmärk on rajada terviklik ja integreeritud üleeuroopaline transpordivõrk, mis katab kõik liikmesriigid ja piirkonnad ning on aluseks kõikide transpordiliikide tasakaalustatud arengule, suurendades neist saadavat kasu ja maksimeerides sel viisil võrgu lisandväärtust Euroopa jaoks.

Käesolevates suunistes määratakse kindlaks üleeuroopalise transpordivõrgu poliitika pikaajaline strateegia aastani 2030 ja aastani 2050, võttes arvesse üleeuroopalise transpordivõrgu poliitika ülesandeid, mida on kirjeldatud ka valges raamatus „Euroopa ühtse transpordipiirkonna tegevuskava – Konkurentsivõimelise ja ressursitõhusa transpordisüsteemi suunas”⁵ (edaspidi „valge raamat”).

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

² Euroopa Parlamendi ja nõukogu otsus nr 884/2004/EÜ, 29. aprill 2004, millega muudetakse otsust 1692/96/EÜ üleeuroopalise transpordivõrgu arendamist käsitlevate ühenduse suuniste kohta, ELT L 201, 7.6.2004, lk 1.

³ Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus (EÜ) nr 680/2007, 20. juuni 2007, millega kehtestatakse ühenduse rahalise abi andmise üldeeskirjad üleeuroopaliste transpordi- ja energiavõrkude valdkonnas, ELT L 162, 22.6.2007, lk 1.

⁴ Euroopa Parlamendi ja nõukogu otsus nr 661/2010/EL, 7. juuli 2010, üleeuroopalise transpordivõrgu arendamist käsitlevate liidu suuniste kohta (uuesti sõnastatud), ELT L 204, 5.8.2010, lk 1.

⁵ KOM(2011) 144.

1.2. Vaatlusalused küsimused

ELi tasandil tuleb lahendada viis põhiprobleemi.

Esiteks takistavad kaupade ja reisijate vaba liikumist liikmesriikide piires ja vahel ning naaberriikidesse peamiselt puuduvad ühendused, eelkõige piiriülestes lõikudes.

Teiseks on taristu kvaliteedis ja olemasolus liikmesriikide vahel ja piires märkimisväärsed ja püsivad erinevused (kitsaskohad). Eelkõige tuleb parandada ida-läänesuunalisi ühendusi, rajades uue transporditaristu ja/või hooldades, taastades või ajakohastades olemasolevat.

Kolmandaks on transporditaristu transpordiliikide vahel killustatud. Paljud Euroopa kaubaterminalid, reisijaamad, siseveesadamad, meresadamad, lennuväljad ja linnade transpordisõlmed ei tule toime mitme transpordiliigi ühendamisega. Kuna neil transpordisõlmedel on vajaka mitmeliigilise transpordi võimest, ei kasutata piisavalt ära mitmeliigilise transpordi potentsiaali ning suutlikkust kõrvaldada taristu kitsaskohti ja luua puuduvaid ühendusi.

Neljandaks peaksid transporditaristutesse tehtavad investeeringud aitama vähendada transpordisektoris kasvuhooonegaaside heiteid 2050. aastaks 60 %.

Lõpuks kehtivad liikmesriikides ikka veel erinevad tegevuseeskirjad ja -nõuded, eriti seoses koostalitlusvõimega, mis suurendavad transporditaristu takistuste ja kitsaskohtade arvu.

1.3. Tegevusvaldkonnad

Käesoleva ettepaneku eesmärk on rajada ja arendada välja raudtee-, siseveeteede, maantee-, mere- ja lennutransporditaristust koosnev terviklik üleeuroopaline transpordivõrk, et tagada siseturu tõrgeteta toimimine ning suurendada majanduslikku ja sotsiaalset ühtekuuluvust.

Nende eesmärkide saavutamiseks tuleb esmalt tegeleda kontseptuaalse planeerimisega. Avalikul sidusrühmadega konsulteerimisel saadud teabe põhjal järeldas komisjon, et üleeuroopalist transpordivõrku oleks kõige parem arendada kahetasandilise lähenemisviisi abil, mis hõlmab üldvõrku ja põhivõrku.

Üldvõrk on üleeuroopalise transpordivõrgu põhitasand. See koosneb kogu olemasolevast ja planeeritavast taristust, mis vastab suuniste nõuetele. Üldvõrk peab valmima hiljemalt 31. detsembriks 2050.

Põhivõrk on üldvõrgust ülem tasand ja koosneb selle strateegiliselt olulisimatest osadest. See on mitmeliigilise liikuvusvõrgu tugisammas. See keskendub neile üleeuroopalise transpordivõrgu osadele, millel on Euroopa jaoks suurim lisandväärtus: puuduvad piiriülesed ühendused, olulised kitsaskohad ja ühendussõlmed. Põhivõrk peab valmima hiljemalt 31. detsembriks 2030.

Teine tegevusvaldkond on seotud rakendamishooldustega. Komisjon on välja töötanud põhivõrgukoridoride kontseptsiooni, võttes nõuetekohaselt arvesse raudteekaubaveo koridore⁶. Need koridorid on põhivõrgu kooskõlastatud rakendamise raamvahendiks. Ulatuse

⁶ Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus (EL) nr 913/2010, 22. september 2010, konkurentsivõimeliseks kaubaveoks kasutatava Euroopa raudteevõrgustiku kohta, ELT L 276, 20.10.2010, lk 22.

poolest hõlmavad põhivõrgukoridorid põhimõtteliselt kolme transpordiliiki ja läbivad vähemalt kolme liikmesriiki. Võimaluse korral peaksid need koridorid looma ühenduse meresadamaga. Tegevuse poolest on põhivõrgukoridorid suutlikkuse haldamise, investeringute, ühendvedudeks vajalike ümberlaadimisrajatiste ehitamise ja nende töö koostöölastamise ning koostalitlusvõimeliste liikluskorraldussüsteemide kasutamise platvormiks.

1.4. Kooskõla ELi muude tegevuspõhimõtete ja eesmärkidega

Ettepanek sobib komisjoni poolt valges raamatus tutvustatud poliitikaga. Seda nimetatakse sõnaselgelt Euroopa strateegilise taristu põhivõrku käsitleva 34. algatuse osana⁷.

Käesolevad suunised järgivad eelkõige valges raamatus sätestatud strateegiat: kõrvaldada suuremad takistused ja kitsaskohad transporditaristu põhivaldkondades. Eesmärk on luua ühtne Euroopa transpordipiirkond koos paremate transporditeenuste ja täielikult integreeritud transpordivõrguga. See seob eri transpordiliigid ja toob kaasa suure nihke reisijate- ja kaubaveoharjumustes. See nihe on vajalik, et saavutada 2050. aastaks eesmärk vähendada transpordisektoris kasvuhooonegaaside heiteid 60 %.

Transpordi valdkonnas ei ole võimalik teha suuri muudatusi, ilma et neid toetaksid piisav võrk ja selle arukam kasutamine. Säästva transpordisüsteemi loomine eeldab taristu planeerimist ja arendamist.

Ettepanek aitab ka saavutada komisjoni teatises „Euroopa digitaalne tegevuskava”⁸ nimetatud poliitilisi eesmärke arukate transpordisüsteemide rakendamise toetamise kaudu. See on ka üks meetmetest, mille komisjon pakkus välja 2011. aasta aprillis ühtse turu aktis,⁹ sest võrgud on siseturu tugisammas ning neil on tähtis roll kaupade ja teenuste sujuva ning tõhusa ringluse soodustamisel.

Lisaks sellele on säästva transpordi edendamine tunnustatud üheks võimaluseks, kuidas saavutada üks kolmest komisjoni poolt 3. märtsil 2010 vastu võetud Euroopa 2020. aasta aruka, jätkusuutliku ja kaasava majanduskasvu strateegia¹⁰ peamisest prioriteedist, nimelt jätkusuutlik majanduskasv suurimate kitsaskohtade kõrvaldamise kaudu, seda eelkõige piiriülestes lõikudes ja mitmeliigilise transpordi sõlmpunktides (linnad, sadamad, logistikaplatvormid).

Peale selle aitab ettepanek suurendada ELi territoriaalset ühtekuuluvust – mis on üks ELi eesmärke – ning majanduslikku ja sotsiaalset ühtekuuluvust.

⁷ Vt valge raamatu 1. lisa jagu 3.1: „Transpordi infrastruktuur: piirkondlik ühtekuuluvus ja majanduskasv”.

⁸ KOM(2010) 245 (lõplik/2).

⁹ KOM(2011) 206 (lõplik).

¹⁰ KOM(2010) 2020 (lõplik).

2. HUVITATUD ISIKUTEGA KONSULTEERIMISE JA MÕJU HINDAMISE TULEMUSED

2.1. Konsulteerimine huvitatud isikutega

Komisjon pidas 2009. aasta veebruarist kuni 2010. aasta juunini sidusrühmadega laialdasi ja intensiivseid avalikke konsultatsioone.

Komisjon algatas konsulteerimise rohelise raamatu vastuvõtmisega. See avas arutelu üleeuroopalise transpordivõrgu poliitika põhiülesannete ja -eesmärkide ning nende täitmise või saavutamise võimaluste üle¹¹.

Sidusrühmade arvamuste põhjal moodustas komisjon kuus eksperdirühma, mis analüüsisid 2009. aasta novembrist kuni 2010. aasta aprillini paljusid üleeuroopalise transpordivõrgu edasise arendamise põhiaspekte¹². Ekspertide soovitusel lisati komisjoni töödokumendi, mis esitati avalikuks konsulteerimiseks 4. mail 2010¹³.

Avaliku konsulteerimise käigus saadi üle 530 arvamuse. Enamik arvamust avaldanuid toetasid üleeuroopalise transpordivõrgu planeerimisel uue kahetasandilise lähenemisviisi kasutamist, mille puhul on põhitasandiks üldvõrk ja põhivõrk koosneb üleeuroopalise transpordivõrgu strateegiliselt kõige olulisematest osadest.

Ministrite ja sidusrühmade konverents toimus 2009. aasta oktoobris Napolis ning 2010. aasta juunis Zaragozas.

2011. aasta veebruaris esitas komisjon nõukogule ja Euroopa Parlamendile komisjoni talituste töödokumendi,¹⁴ kus tutvustati lähemalt meetodeid ning planeerimis- ning rakendamissenaariume.

2.2. Ekspertiarvamuste kogumine ja kasutamine

Lisaks avalikule sidusrühmadega konsulteerimisele on komisjon olnud pidevas kontaktis liikmesriikidega otsuse nr 1692/96/EÜ alusel moodustatud suuniste järelevalve ja teabevahetuse komitee kaudu. Selle alates 2010. aastast kord kuus kohtunud komitee kaudu teavitati liikmesriike edusammudest ja läbivaatamisprotsessi sisust.

Peale selle korraldasid komisjoni talitused liikmesriikidega mitu kahepoolsete ja mitmepoolsete kohtumiste vooru, et arutada üksikasjalikult üldvõrgu arendamist ja tutvustada põhivõrgu peamisi jooni.

¹¹ „Üleeuroopaline transpordivõrk: poliitika läbivaatamine. Paremini integreeritud üleeuroopaline transpordivõrk ühise transpordipoliitika teenistuses”, KOM(2009) 44 (lõplik).

¹² Ekspertide rühmade töö hõlmas järgmisi valdkondi: üld- ja põhivõrgu struktuur ning üleeuroopalise transpordivõrgu planeerimise meetodid, transpordipoliitika integreerimine üleeuroopalise transpordivõrgu planeerimisega, arukad transpordisüsteemid ja uued tehnoloogialahendused üleeuroopalise transpordivõrgu raames, üleeuroopaline transpordivõrk ja ühendused väljaspool ELi, üleeuroopalise transpordivõrgu rahastamine, üleeuroopalise transpordivõrgu õiguslikud ja rahastamisega mitteseotud aspektid.

¹³ „Arutelu üleeuroopalise transpordivõrgu tulevikupoliitika üle”, KOM(2010) 212 (lõplik).

¹⁴ „The New Trans-European Transport Network Policy. Planning and implementation issues” („Uus üleeuroopalise transpordivõrgu poliitika. Planeerimis- ja rakendamisküsimused”), SEK(2011) 101.

Peale selle on eraldi kohtumistel, konverentsidel ja ELi koordinaatorite kaudu asjaomaste prioriteetsete projektidega seotud kohtumistel loodud kontakte huvitatud isikutega.

2.3. Mõju hindamine

Mõjuhinnangus toodi välja neli võrgu killustatuse probleemi kõrvaldamisele suunatud konkreetset eesmärki.

Selleks et tõhustada ELi planeerimise kooskõlastamist, on esimene konkreetne eesmärk:

- määrata kindlaks sidus ja läbipaistev lähenemisviis üleeuroopalise transpordivõrgu võimalikult suure ELi lisandväärtuse saavutamiseks, lahendades võrgu killustatuse probleemid, mis on seotud puuduvate ühenduste, transpordi mitmeliigilisuse ning piisavate ühendustega naaber- ja kolmandate riikidega, ning tagada piisav geograafiline katvus.

Selleks et luua usaldusväärne juhtimisstruktuur võrgu optimaalse konfiguratsiooni rakendamise tagamiseks, on seatud ülejäänud kolm konkreetset eesmärki:

- edendada juhtimissüsteemide Euroopa *standardite* rakendamist ja ühtlustatud tegevuseeskirjade väljatöötamist üleeuroopalise transpordivõrgu ühishuviprojektide jaoks. See eesmärk ei hõlma uute eristandardite ega -eeskirjade kehtestamist, vaid juba väljatöötatud ühiste Euroopa standardite tegelikku vastuvõtmist ja rakendamist;
- tõhustada liikmesriikide koostööd, et kooskõlastada investeeringud, ajastus, marsruutide valik ning ühishuviprojektide keskkonnamõju ja kulutõhususe hindamine;
- tagada, et ELi vahendite eraldamisel pööratakse suurt tähelepanu võrgu optimaalsele konfiguratsioonile, mis võimaldaks keskenduda piiriülestele lõikudele, puuduvatele ühendustele ja kitsaskohtadele.

Tulemuseks saadi kaks poliitikavõimalust:

- 1. võimalus, mille puhul rakendatakse planeerimisviisi, mis suuresti jätkab senist poliitikat, kuid mille puhul tehakse saadud kogemuste põhjal teatavaid muudatusi, koos rakendamise tõhusama kooskõlastamisega;
- 2. võimalus, mille puhul rakendatakse planeerimise tõhusamat kooskõlastamist üleeuroopalise transpordivõrgu strateegilise põhiosa optimaalse konfiguratsiooni kindlakstegemise kaudu koos rakendamise tõhusama kooskõlastamisega.

Mõlemad võimalused oleksid nii rakendamise tõhususe kui ka majandusliku, sotsiaalse ja keskkonnamõju poolest märkimisväärselt paremad kui põhiline poliitiline lähenemisviis. 2. võimalusel oleks tänu nii planeerimise kui ka rakendamise tõhusamale kooskõlastamisele suurem positiivne üldmõju.

2.4. Põhivõrgu kavandamise meetoodika

Käesolevas ettepanekus kirjeldatud põhivõrgu kavand on saadud ühiselt kokkulepitud meetoodika rakendamise tulemusel. See on kavandatud järgmise kaheetapilise meetoodika kohaselt¹⁵.

Esimeses etapis määrati kindlaks peamised transpordisõlmed:

- linnade peamised transpordisõlmed, mis hõlmavad kõiki liikmesriikide pealinnu, kõiki ESPONi kohaseid „megalinnu” ja kõiki muid suuri linnapiirkondi või linnastuid, sh kogu asjaomast mitmeliigilise transpordi taristut üldvõrgu osana; kokku on kindlaks tehtud ja suuniste lisas loetletud 82 linnatranspordisõlme; põhivõrgu osa moodustavad ka sadamad ja lennuväljad, mis kuuluvad otseselt linnatranspordisõlme;
- väljaspool linnatranspordisõlmi asuvad sadamad, mis ületavad teatava veomahumäära või vastavad teatavatele geograafilistele tingimustele; suuniste lisas on loetletud kokku 82 sadamat;
- kõige tähtsamad piiripunktid: üks iga liikmesriigi ja iga naaberriigi vahelise transpordiliigi kohta; suuniste lisas on loetletud kokku 46 piiripunkti.

Teine etapp oli nende peamiste transpordisõlmede ühendamise mitmeliigiliste (maantee-, raudtee-, siseveeteede) ühendustega, lähtudes kättesaadavusest või teostatavusest, võttes arvesse tõhusust ja tulemuslikkust ning kasutades eelistatavalt olemasolevat taristut.

3. ETTEPANEKU ÕIGUSLIK KÜLG

3.1. Kavandatud meetmete kokkuvõte

Kavandatud määrusega tunnistatakse kehtetuks ja asendatakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu 7. juuli 2010. aasta otsus nr 661/2010/EL üleeuroopalise transpordivõrgu arendamist käsitlevate liidu suuniste kohta.

Ettepanek sisaldab järgmisi põhipunkte:

- üleeuroopalist transpordivõrku arendatakse järk-järgult, rakendades kahetasandilist lähenemisviisi, mis hõlmab üldvõrku ja põhivõrku;
- üldvõrk peab valmima hiljemalt 31. detsembriks 2050, kuid põhivõrk kui prioriteet tuleb rakendada 31. detsembriks 2030;
- suunistes on sätestatud ühishuviprojektide kindlakstegemise raamistik. Need projektid aitavad kaasa üleeuroopalise transpordivõrgu arendamisele ja loomisele taristu rajamise, hooldamise, taastamise ja ajakohastamise kaudu, taristu

¹⁵ Üksikasjalik meetoodika on esitatud 2011. aasta jaanuaris avaldatud komisjoni talituste töödokumendis „The New Trans-European Transport Network Policy. Planning and implementation issues” („Uus üleeuroopalise transpordivõrgu poliitika. Planeerimis- ja rakendamisküsimused”). Sellesse on tehtud väikseid muudatusi seoses küsimustega, mis tõstatati transpordiministrite 7. ja 8. veebruari 2011. aasta kohtumisel ning kohtumistel kõikide ELi liikmesriikide kõrgetasemeliste esindajatega.

ressursitõhusa kasutamise edendamise meetmete abil ning säästvate ja tõhusate kaubaveoteenuste võimaldamise kaudu;

- koostöö eesmärgil kolmandate ja naaberriikidega¹⁶ võib Euroopa Liit edendada vastastikku huvipakkuvaid projekte;
- üldvõrk määratakse kindlaks järgmiste elementide abil:
 - kaardid,
 - taristu osad,
 - taristunõuded,
 - ühishuviprojektide edendamise prioriteedid;
- kaubaterminalid, reisijaamad, siseveesadamad, meresadamad ja lennuväljad ühendavad transpordiliike, et võimaldada mitmeliigilist transporti;
- linnatranspordisõlmed on eri transporditaristute ühenduspunktidena üldvõrgu võtmetähtsusega osad;
- suunistes on lisaks üldvõrgule esitatavatele nõuetele sätestatud erinõuded põhivõrgule, näiteks alternatiivkütuste kättesaadavus. Komisjon kontrollib ja hindab põhivõrgu rakendamisel tehtud edusamme;
- põhivõrgukoridorid on üks põhivõrgu rakendamise vahend. Nende aluseks on transpordiliikide integreerimine ja koostalitlusvõime ning tulemuseks kooskõlastatud arendamine ja juhtimine;
- Euroopa koordinaatorid hõlbustavad koridoride kooskõlastatud rakendamist, tehes koostööd koridoriplatvormidega, mille loovad asjaomased liikmesriigid;
- iga koridoriplatvorm kui juhtimisüksus koostab mitmeaastase arengukava, mis hõlmab investeerimis- ja rakenduskava. Komisjon võtab selle teabe põhjal iga koridori kohta vastu rakendusakti (otsuse);
- ettepanekus kutsutakse üles lisasid delegeeritud õigusaktide abil korrapäraselt läbi vaatama, et ajakohastada üldvõrgu kaarte. Sellega on ette nähtud ka põhivõrgu läbivaatamine 2023. aastaks.

3.2. Õiguslik alus

Käesoleva ettepaneku õiguslikuks aluseks on ELi toimimise lepingu artikkel 172.

¹⁶ III lisas on esitatud kõnealuste riikide piirkondlikud transpordivõrgud juba kindlaksmääratud ulatuses. Idapartnerlusega hõlmatud naaberriikide piirkondlikud võrgud määratakse kindlaks pärast idapartnerluse transpordialase vaekogu tööd TRACECA raames. Lõunapoolsete naaberriikide piirkondlikud võrgud määratakse kindlaks Euroopa – Vahemere piirkonna transpordifoorumi raames tehtava töö alusel.

3.3. Subsidiaarsuse põhimõte

Üleeuroopalise transpordivõrgu kooskõlastatud arendamine eesmärgiga toetada ühtsel Euroopa turul transpordivooge ning suurendada Euroopa majanduslikku, sotsiaalset ja territoriaalset ühtekuuluvust, eeldab meetmete võtmist Euroopa Liidu tasandil, sest liikmesriigid ei saa selliseid meetmeid eraldi võtta. See kehtib eelkõige piiriüleste lõikude suhtes.

3.4. Proportsionaalsuse põhimõte

Ettepanek on proportsionaalsuse põhimõttega kooskõlas ja kuulub Euroopa Liidu toimimise lepingu artiklis 170 kohase üleeuroopalise transpordivõrgu tegevusvaldkonda.

Käesoleva ettepanekuga kavandatud meetmed piirduvad vaid Euroopa transporditaristuvõrkudega.

3.5. Vahendi valik

Praeguste üleeuroopalisi transpordivõrke käsitlevate suuniste ettepanek tehti ja võeti vastu Euroopa Parlamendi ja nõukogu otsusena. Kõnealune otsus on adresseeritud spetsiaalselt liikmesriikidele, mis muudab suunised kõikidele liikmesriikidele tervikuna siduvaks.

Kuigi liikmesriigid on tavapäraselt olnud transporditaristu peamised arendajad ja haldajad, viitavad suundumused sellele, et see olukord on järk-järgult muutunud. Piirkondlikud ja kohalikud omavalitsused, taristuettevõtjad, transpordiettevõtjad ning muud avalik-õiguslikud ja eraõiguslikud üksused on samuti hakanud taristu arendamises olulisel määral osalema.

Kuna üleeuroopalise transpordivõrgu planeerimises, arendamises ja käitamises hakkavad osalema ka muud osalised peale liikmesriikide, on oluline tagada, et suunised oleksid kõikidele siduvad. Komisjon on seepärast pidanud käesoleval juhul kõige sobivamaks vahendiks määrust.

Lisaks sellele tuleb märkida, et ettepanek hõlmab ajavahemikku kuni 2050. aastani. Seepärast on raske prognoosida kõiki osalisi, kes võivad sel ajavahemikul üleeuroopalise transpordivõrgu rakendusprojektides osaleda.

3.6. Euroopa Majanduspiirkond

Kavandatavas õigusaktis käsitletakse Euroopa Majanduspiirkonnaga seotud küsimust, mistõttu tuleks seda kohaldada Euroopa Majanduspiirkonnas.

4. MÕJU EELARVELE

Ettepanekust ei tulene ELi eelarvele täiendavat kulu.

5. EUROOPA ÜHENDAMISE RAHASTU

Komisjon on ajavahemikuks 2014–2020 kehtestatud mitmeaastast finantsraamistikku käsitlevas teatises¹⁷ märkinud, et luuakse uus ELi tasandi vahend, Euroopa Ühendamise Rahastu, millest rahastatakse ELi prioriteetset transpordi-, energia- ja lairibataristut. Rahastust toetatakse taristuid, millel on Euroopa ja ühtse turu mõõde, suunates ELi toetuse prioriteetsetele võrkudele, mis peavad valmima 2020. aastaks ja mille puhul Euroopa meetmed on kõige enam õigustatud. Rahastul on ajavahemikuks 2014–2020 käsutada ühekordne 50 miljardi euro suurune summa, millest 31,7 miljardit eurot eraldatakse transpordivaldkonnale, kusjuures 10 miljardit sellest on ette nähtud seotud transporditaristusse tehtavateks investeeringuteks liikmesriikides, mis on abikõlblikud Ühtekuuluvusfondi raames. Teatises märgitakse ka, et ELile huvi pakkuvaid taristuprojekte, mida viiakse ellu naaber- ja ühinemiseelsetes riikides, tuleks tulevikus kooskõlastada ja tõhustada uue Euroopa Ühendamise Rahastu kaudu¹⁸.

Lisaks Euroopa Ühendamise Rahastule määratakse käesolevates suunistes määratakse kindlaks transporditaristu Euroopa rahastamise prioriteedid.

6. LIHTSUSTAMINE

Ettepanek aitab lihtsustada olemasolevaid eeskirju. Uue koridoridel põhineva lähenemisviisi rakendamisega ja koridoriplatvormide loomisega on võimalik projektide ettevalmistamist ühtlustada.

¹⁷ KOM(2011) 500 (lõplik).

¹⁸ Selline kooskõlastamine võiks muu hulgas kaasata naabruspoliitika investeerimisrahastut (NIF) või ühinemiseelse abi rahastamisvahendit (IPA).

Ettepanek:

EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU MÄÄRUS

üleeuroopalise transpordivõrgu arendamist käsitlevate liidu suuniste kohta

(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 arvamust¹⁹,

võttes arvesse Regioonide Komitee arvamust²⁰,

toimides seadusandliku tavamenetluse kohaselt

ning arvestades järgmist:

- (1) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 23. juuli 1996. aasta otsus nr 1692/96/EÜ üleeuroopalise transpordivõrgu arendamist käsitlevate ühenduse suuniste kohta²¹ sõnastati selguse huvides uuesti Euroopa Parlamendi ja nõukogu 7. juuli 2010. aasta otsusega nr 661/2010/EL üleeuroopalise transpordivõrgu arendamist käsitlevate liidu suuniste kohta²².
- (2) Üleeuroopaliste võrkude planeerimine, arendamine ja käitamine aitavad saavutada liidu peaesmärke, nagu siseturu tõrgeteta toimimine ning majandusliku ja sotsiaalse ühtekuuluvuse suurendamine ning sellise planeerimise, arendamise ja käitamise erieesmärk on ka tagada isikute ja kaupade sujuv ja säästev liikuvus ning juurdepääs kõigile liidu piirkondadele.
- (3) Nende erieesmärkide saavutamiseks tuleks ressursitõhusal viisil ühendada omavahel liikmesriikide transpordivõrgud ja tagada nende koostalitlusvõime.

¹⁹ ELT C , , lk .

²⁰ ELT C , , lk .

²¹ EÜT L 228, 9.9.1996, lk 1.

²² ELT L 204, 5.8.2010. lk 1.

- (4) Liikluse kasv on suurendanud rahvusvaheliste transpordikoridoride ummistumist. Kaupade ja reisijate rahvusvahelise liikuvuse tagamiseks tuleks optimeerida üleeuroopalise transpordivõrgu läbilaskevõimet ja selle kasutamist ning seda vajaduse korral suurendada, kõrvaldades taristu kitsaskohad ning rajades liikmesriikidesse ja nende vahele puuduvad taristuühendused.
- (5) Nagu transpordi valges raamatus „Euroopa ühtse transpordipiirkonna tegevuskava – Konkurentsivõimelise ja ressursitõhusa transpordisüsteemi suunas”²³ on märgitud, on võimalik transpordi tõhusust ja tulemuslikkust märkimisväärselt suurendada, tagades võrgus eri transpordiliikidega seotud taristu, teabevoogude ja menetluste parema integreerimise.
- (6) Valges raamatus kutsutakse üles kasutama transpordiga seotud info- ja kommunikatsioonitehnoloogiat, et tagada parem ja integreeritud liikluskorraldus ning lihtsustada haldusmenetlusi parema kaubalogistika, veoste jälgimise ja jälitamise ning optimaalsete sõiduplaanide ja liiklusvoogudega. Kuna selliste meetmetega tõhustatakse transporditaristu haldamist ja kasutamist, peaksid need kuuluma käesoleva määruse reguleerimisalasse.
- (7) Üleeuroopalise transpordivõrgu poliitikas tuleks võtta arvesse transpordipoliitika ja taristu omandilise kuuluvuse arengut. Varem vastutasid transporditaristu loomise ja hooldamise eest peamiselt liikmesriigid. Samas on muud üksused, sh eraõiguslikud üksused, näiteks taristuettevõtjad, kontsessioonäärid või sadama- ja lennuväljaasutused, samuti muutunud asjakohaseks üleeuroopalise mitmeliigilise transpordi võrgu ellurakendamisel.
- (8) Üleeuroopaline transpordivõrk koosneb suures ulatuses olemasolevast taristust. Seda olemasolevat taristut haldavad erinevad avalik-õiguslikud ja eraõiguslikud üksused. Üleeuroopalise transpordivõrgu uue poliitika eesmärkide täielikuks saavutamiseks tuleb määrusega kehtestada ühtsed taristunõuded, mida peavad järgima kõik üleeuroopalise transpordivõrgu taristu eest vastutavad üksused.
- (9) Üleeuroopalist transpordivõrku on kõige parem arendada kahetasandilise lähenemisviisi abil, mis hõlmab üldvõrku ja põhivõrku, kusjuures need kaks tasandit on taristu planeerimise kõrgeimaks tasandiks liidus.
- (10) Üldvõrk peaks olema üleeuroopaline transpordivõrk, mis tagab juurdepääsu kõikidele liidu piirkondadele, sh kaugetele ja äärepoolseimatele piirkondadele, nagu soodustatakse integreeritud merenduspoliitikaga,²⁴ ja suurendab nende ühtekuuluvust. Suunistega tuleks kehtestada üldvõrgu taristule esitatavad nõuded, et saavutada 2050. aastaks kogu liidus kvaliteetne võrk.
- (11) Põhivõrk tuleks seada üldvõrgu prioriteediks ja viia see sellisena ellu 2030. aastaks. See peaks olema mitmeliigilise transpordi võrgu arendamise tugisambaks ja stimuleerima kogu üldvõrgu arendamist. Põhivõrk peaks võimaldama keskendada liidu meetmed neile üleeuroopalise transpordivõrgu osadele, millel on Euroopa jaoks suurim lisandväärtus, eelkõige piiriülestele lõikudele, puuduvatele ühendustele, mitme transpordiliigi ühenduskohtadele ja peamistele kitsaskohtadele.

²³ KOM(2011) 144 (lõplik).

²⁴ KOM(2007) 575 (lõplik).

- (12) Selleks et rajada põhivõrk ja üldvõrk kooskõlastatult ja õigeaegselt, võimaldades seeläbi võrgust maksimaalset kasu saada, peaksid asjaomased liikmesriigid tagama, et ühishuviprojektid lõpetatakse vastavalt 2030. ja 2050. aastaks.
- (13) On vajalik kindlaks teha ühishuviprojektid, mis aitavad rajada üleeuroopalise võrgu ja vastavad suunistes sätestatud prioriteetidele.
- (14) Ühishuviprojektidel peaks olema selge lisandväärtus Euroopa jaoks. Piiriülestel projektidel on tavaliselt suur lisandväärtus Euroopa jaoks, kuid nende otsene majanduslik mõju võib olla väiksem kui puhtalt siseriiklikel projektidel. Seepärast jäävad need liidu sekkumiseta tõenäoliselt ellu viimata.
- (15) Kuna üleeuroopalist transpordivõrku ei arenda ega rakenda üksnes liikmesriigid, tuleks käesolevast määrusest tulenevaid õigusi ja kohustusi ning asjakohaseid liidu ja liikmesriikide eeskirju ja menetlusi kohaldada ühishuviprojektide kõikide edendajate suhtes, näiteks kohalike ja piirkondlike omavalitsuste, taristuettevõtjate või muude eraõiguslike ja avalik-õiguslike üksuste suhtes.
- (16) Asjakohaste taristuvõrkude seotuse ja koostalitlusvõime tagamiseks on vajalik koostöö naaberriikide ja kolmandate riikidega. Seepärast peab liit vajaduse korral edendama nende riikidega vastastikku huvipakkuvaid projekte.
- (17) Transpordiliikide omavaheliseks integreerimiseks võrgus tuleb üleeuroopalist transpordivõrku hoolikalt planeerida. See tähendab ka taristu, arukate transpordisüsteemide, seadmete ja teenustega seotud erinõuete rakendamist kogu võrgus. Seepärast tuleb tagada, et selliseid nõudeid kohaldatakse hoolikalt ja kooskõlastatult iga transpordiliigi suhtes kogu Euroopas ning transpordiliikide omavaheliste ühenduste suhtes kogu üleeuroopalises transpordivõrgus ja sellest väljaspool, et realiseerida võrgu kasulikku mõju ja võimaldada tõhusaid üleeuroopalisi kaugvedusid.
- (18) Üld- ja põhivõrgu jaoks olemas oleva ja planeeritud transporditaristu kindlaksmääramiseks tuleb koostada kaardid, mida tuleb liiklusvoogude arengut arvesse võttes aja jooksul kohandada. Kõnealuste kaartide tehniline alus tagatakse komisjoni TENtec süsteemiga, mis sisaldab üksikasjalikumaid andmeid üleeuroopalise transporditaristu kohta.
- (19) Suunistes tuleks sätestada prioriteedid, et saavutada seatud eesmärgid ettenähtud ajavahemiku jooksul.
- (20) Arukad transpordisüsteemid on vajalikud liikluse ja vedude optimeerimiseks ning nendega seotud teenuste parandamiseks.
- (21) Suunistega tuleks ette näha üldvõrgu arendamine linnatranspordisõlmedes, sest need transpordisõlmed on üleeuroopalises transpordivõrgus liikuvate reisijate ja seal veetavate veoste lähtepunkt või lõppsihtkoht (viimane etapp) ja eri transpordiliikide sisesed või vahelised üleminekupunktid.
- (22) Üleeuroopaline transpordivõrk peaks tänu oma suurusele olema aluseks uute tehnoloogialahenduste ja innovatsiooni ulatuslikule kasutamisele, mis võib näiteks aidata suurendada Euroopa transpordisektori üldist tõhusust ja vähendada selle CO₂-jalajälge. See aitab järgida Euroopa 2020. aasta strateegiat ja saavutada transpordi

valge raamatu eesmärk vähendada kasvuhoonegaaside heiteid 2050. aastaks 60 % (võrreldes 1990. aasta tasemetega) ning samal ajal suurendada liidu varustatust kütusega.

- (23) Üleeuroopaline transpordivõrk peab tagama tõhusa mitmeliigilise transpordi, et oleks võimalik teha paremaid transpordiliigiga seotud valikuid ja koondada kaugveo suured mahud. See suurendab mitmeliigilise transpordi majanduslikku atraktiivsust kaubasaatjate jaoks.
- (24) Kvaliteetse ja tõhusa transporditaristu saavutamiseks kõikide transpordiliikide puhul peaksid suunised sisaldama sätteid reisijate ja kauba liikumise turvalisuse ja ohutuse kohta, kliimamuutuste ning võimalike loodus- ja inimtegevusest tingitud õnnetuste mõju kohta taristule ning juurdepääsu tagamise kohta kõigi transpordikasutajate jaoks.
- (25) Põhivõrk peaks olema seda katva üldvõrgu osa. See peaks koosnema üleeuroopalise transpordivõrgu strateegiliselt kõige olulisematest transpordisõlmedest ja ühendustest vastavalt liiklusvajadustele. Põhivõrk peaks olema mitmeliigiline, st hõlmab kõiki transpordiliike ja nende ühendusi ning asjakohaseid liikluskorraldus- ja teabehaldussüsteeme.
- (26) Selleks et rakendada põhivõrk kindlaksmääratud aja jooksul, võiks eri projektide piiriüleseks koordineerimiseks kasutada koridoripõhist lähenemisviisi ja koridoride arendamist kooskõlastada ning sellega maksimaalselt suurendada võrguga kaasnevat kasu.
- (27) Põhivõrgukoridoridega tuleks silmas pidada laiemaid transpordipoliitika eesmärke ning hõlbustada transpordiliikide omavahelist integreerimist ja ühendvedusid. See peaks võimaldama spetsiaalselt väljatöötatud koridore, mis on optimaalse energiakasutuse ja CO₂-heitega ja seega minimaalse keskkonnamõjuga ning atraktiivsed ka oma usaldusväärsuse, ummikute vähesuse ning väikeste tegevus- ja halduskulude poolest. Esialgne koridoriloetelu tuleks lisada määrusesse (EL) nr XXX/2012 [Euroopa Ühendamise Rahastu kohta], ent seda peaks olema võimalik kohandada vastavalt liiklusvoogude muutumisele.
- (28) Õige juhtimisstruktuuri kujundamist ja keeruliste piiriülestele projektidele rahastamisallikate leidmist lihtsustaks sellistele põhivõrgukoridoridele koridoriplatvormide rajamine. Euroopa koordinaatorid peaksid soodustama põhivõrgukoridoride kooskõlastatud rakendamist.
- (29) Põhivõrgukoridoride arendamisel tuleks nõuetekohaselt arvesse võtta raudteekaubaveo koridore, mis on rajatud vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu 22. septembri 2010. aasta määrusele (EL) nr 913/2010 konkurentsivõimeliseks kaubaveoks kasutatava Euroopa raudteevõrgustiku kohta²⁵ ning komisjoni 22. juuli 2009. aasta otsusega 2009/561/EÜ, millega muudetakse otsust 2006/679/EÜ seoses üleeuroopalise tavaraudteevõrgustiku kontrolli ja signaalimise alaste süsteemi koostalitlusvõime tehnilise kirjelduse rakendamisega,²⁶ ette nähtud Euroopa raudteeliikluse juhtimissüsteemi (ERTMS) arenduskavale.

²⁵ ELT L 276, 20.10.2010, lk 22.

²⁶ ELT L 194, 25.7.2009, lk 60.

- (30) Suuniste ja liidu tasandil kättesaadavate asjakohaste rahastamisvahendite programmide võimalikult suure kooskõla tagamiseks peaks üleeuroopalise transpordivõrgu rahastamine põhinema käesoleval määrusel ja tuginema Euroopa Ühendamise Rahastule²⁷. Sellest tulenevalt peaks selle eesmärk olema asjakohastest sise- ja välisrahastamisvahenditest, nagu struktuurifondidest ja ühtekuuluvusfondidest, naabruspoliitika investeerimisrahastust (NIF), ühinemiseelse abi rahastamisvahendist (IPA),²⁸ Euroopa Investeerimispanngast, Euroopa Rekonstruktsiooni- ja Arengupangast ning muudest finantseerimisasutustest rahastamise vastavusse viimine ja ühendamine. Üleeuroopalise transpordivõrgu arendamiseks peaksid liikmesriigid eelkõige võtma arvesse transpordivaldkonna suhtes kohaldatavaid eeltingimusi, nagu on sätestatud määruse (EL) nr XXXX/2012 [määrus, millega kehtestatakse ühissätted ühise strateegilise raamistikuga hõlmatud kuuluvate fondide – Euroopa Regionaalarengu Fondi, Euroopa Sotsiaalfondi, Ühtekuuluvusfondi, Maaelu Arengu Euroopa Põllumajandusfondi ja Euroopa Merendus- ja Kalandusfondi – kohta, nähakse ette üldsätted Euroopa Regionaalarengu Fondi, Euroopa Sotsiaalfondi ja Ühtekuuluvusfondi kohta ning tunnistatakse kehtetuks määrus (EÜ) nr 1083/2006]²⁹ IV lisas.
- (31) Selleks et ajakohastada lisasid, eelkõige kaarte, vastavalt võimalikele muutustele, mis on seotud teatavate transporditaristu osade tegeliku kasutusega, mis määratakse kindlaks eelnevalt kehtestatud mahumäärade alusel, peaks komisjonil olema õigus võtta kooskõlas Euroopa Liidu toimimise lepingu artikliga 290 vastu delegeeritud õigusakte käesoleva määruse lisade muutmise kohta. On väga tähtis, et komisjon peaks ettevalmistava töö käigus asjakohaseid konsultatsioone, sh ekspertide tasandil. Komisjon peaks delegeeritud õigusaktide ettevalmistamisel ja koostamisel tagama asjakohaste dokumentide sama- ja õigeaegse ning asjakohase edastamise Euroopa Parlamendile ja nõukogule.
- (32) Selleks et tagada käesoleva määruse rakendamise ühtsed tingimused, tuleks komisjonile anda rakendusvolitused. Neid volitusi tuleks kasutada kooskõlas Euroopa Parlamendi ja nõukogu 16. veebruari 2011. aasta määrusega (EL) nr 182/2011, millega kehtestatakse eeskirjad ja üldpõhimõtted, mis käsitlevad liikmesriikide läbiviidava kontrolli mehhanisme, mida kohaldatakse komisjoni rakendamisevolituste teostamise suhtes³⁰.
- (33) Kuna liikmesriigid ei suuda võetavate meetmete eesmärgi ja eelkõige üleeuroopalise transpordivõrgu kooskõlastatud rajamist ja arendamist piisavalt saavutada ning kuna neid on eesmärkide kooskõlastamise vajaduse tõttu parem saavutada liidu tasandil, võib liit võtta meetmeid kooskõlas Euroopa Liidu lepingu artiklis 5 sätestatud subsidiaarsuse põhimõttega. Kõnealuses artiklis sätestatud proportsionaalsuse põhimõtte kohaselt ei lähe käesolev määrus nende eesmärkide saavutamiseks vajalikust kaugemale,

²⁷ Määrus (EL) nr XXX/2012, [kuupäev], [Euroopa Ühendamise Rahastu kohta]

²⁸ Nõukogu määrus (EÜ) nr 1085/2006, 17. juuli 2006, millega luuakse ühinemiseelse abi rahastamisvahend, ELT L 210, 31.7.2006, lk 82.

²⁹ KOM(2011) 615 (lõplik).

³⁰ ELT L 55, 28.2.2011, lk 13.

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA MÄÄRUSE:

I PEATÜKK

ÜLDPÕHIMÕTTED

Artikkel 1 **Reguleerimisese**

1. Käesoleva määrusega kehtestatakse üleeuroopalise transpordivõrgu arendamist käsitlevad liidu suunised (edaspidi „suunised”), millega määratakse kindlaks üleeuroopalise transpordivõrgu taristu ning sellega seotud ühishuviprojektid ja vastastikku huvipakkuvad projektid.
2. Kõnealustes suunistes täpsustatakse nõuded, mida üleeuroopalise transpordivõrgu taristu haldamise eest vastutavad üksused peavad täitma.
3. Suunistes kehtestatakse üleeuroopalise võrgu arendamise prioriteetidid.
4. Suunistes sätestatakse üleeuroopalise võrgu rakendamise meetmed.

Artikkel 2 **Reguleerimisala**

1. Suuniseid kohaldatakse üleeuroopalise transpordivõrgu suhtes ning need hõlmavad järgmist:
 - lõikes 2 osutatud olemasolev ja planeeritav taristu ning
 - meetmed, millega tõhustatakse kõnealuse taristu haldamist ja kasutamist.
2. Üleeuroopalise transpordivõrgu taristu koosneb järgmistest taristutest, seadmetest ja süsteemidest:
 - (a) II peatüki 1. jaos kindlaks määratud raudteetransporditaristu;
 - (b) II peatüki 2. jaos kindlaks määratud siseveeteetaristu;
 - (c) II peatüki 3. jaos kindlaks määratud maanteetransporditaristu;
 - (d) II peatüki 4. jaos kindlaks määratud meretransporditaristu;
 - (e) II peatüki 5. jaos kindlaks määratud lennutransporditaristu;
 - (f) II peatüki 6. jao kohane mitmeliigilise transpordi taristu;
 - (g) punktides a–f osutatud transporditaristuga seotud seadmed ja arukad transpordisüsteemid.

Artikkel 3 Mõisted

Käesolevas määruses kasutatakse järgmisi mõisteid:

- (a) „ühishuviprojekt” – planeeritud või olemasoleva transporditaristu osa või olemasoleva transporditaristu muudatus, mis vastab II peatüki sätetele, ning meetmed, millega nähakse ette selle taristu tõhus haldamine ja kasutamine;
- (b) „vastastikku huvipakkuv projekt” – liidu ja ühe või mitme kolmanda riigi vaheline projekt, mille eesmärk on ühendada üleeuroopaline transpordivõrk kõnealuste riikide transporditaristuvõrguga, et lihtsustada suuri transpordivooge;
- (c) „kolmas riik” – naaberriik ja mis tahes muu riik, kellega liit võib teha koostööd käesoleva määruse eesmärkide saavutamiseks;
- (d) „naaberriik” – riik, mis on hõlmatud Euroopa naabruspoliitikaga, sh strateegilise partnerlusega,³¹ ja laienemispoliitikaga või mis kuulub Euroopa Majanduspiirkonda või Euroopa Vabakaubanduse Assotsiatsiooni;
- (e) „lisandväärtus Euroopa jaoks” – liidu sekkumisest tulenev lisandväärtus võrreldes väärtusega, mis oleks loodud pelgalt liikmesriigi meetmetega;
- (f) „taristuettevõtja” – asutus või ettevõtja, kes vastutab eelkõige transporditaristu loomise ja hooldamise eest. See võib hõlmata ka taristu kontrolli- ja ohutussüsteemide haldamist;
- (g) „arukad transpordisüsteemid” – süsteemid, mis kasutavad info-, kommunikatsiooni-, navigatsiooni- ja positsioneerimis- / asukoha määramise tehnoloogiat, et juhtida liikuvust ja üleeuroopalises transpordivõrgus toimuvat liiklust ning osutada kodanikele ja ettevõtjatele lisandväärtusteenuseid, sh võrgu ohutuks, turvaliseks, keskkonnahoidlikuks ja läbilaskevõimet tõhusalt arvesse võtvaks kasutamiseks. Need süsteemid võivad hõlmata ka transpordivahendisse paigaldatud seadmeid, kui need on asjakohastest taristuosadest lahutatud. Need hõlmavad punktides h–l osutatud süsteeme, tehnoloogialahendusi ja teenuseid;
- (h) „lennuliikluse korraldamise süsteem” – Euroopa Parlamendi ja nõukogu 10. märtsi 2004. aasta määruses (EÜ) nr 552/2004 (Euroopa lennuliikluse juhtimisvõrgu koostalitlusvõime kohta ((koostalitlusvõime määrus))³² ja nõukogu 27. veebruari 2007. aasta määruses (EÜ) nr 219/2007 (ühisettevõtte loomise kohta Euroopa lennuliikluse uue põlvkonna juhtimissüsteemi (SESAR) väljaarendamiseks)³³ määratletud Euroopa lennuliikluse korraldamise üldkava kohane süsteem;

³¹ KOM(2004) 106 (lõplik).

³² ELT L 96, 31.3.2004, lk 26.

³³ ELT L 64, 2.3.2007, lk 1.

- (i) „laevaliikluse seire- ja teabesüsteemid” – süsteemid, mida kasutatakse liikluse ja meretranspordi seireks ja juhtimiseks ning mis kasutavad laevade automaatse identifitseerimissüsteemi (AIS), laevade kaugtuvastus- ja jälgimissüsteemi (LRIT), rannikuäärsete radarisüsteemide ja raadioside abil saadud teavet, nagu on ette nähtud Euroopa Parlamendi ja nõukogu 27. juuni 2002. aasta direktiiviga 2002/59/EÜ, millega luuakse ühenduse laevaliikluse seire- ja teabesüsteem ning tunnistatakse kehtetuks nõukogu direktiiv 93/75/EMÜ³⁴;
- (j) „jõeteabeteenused (RIS)” – Euroopa Parlamendi ja nõukogu 7. septembri 2005. aasta direktiivis 2005/44/EÜ (ühtlustatud jõeteabeteenuste kohta ühenduse siseveeteedel)³⁵ määratletud siseveeteedel kasutatav info- ja kommunikatsioonitehnoloogia;
- (k) „e-merendusteenused” – teenused, mille puhul kasutatakse meretranspordisektoris uudseid ja koostalitlusvõimelisi infotehnoloogialahendusi, et hõlbustada kaupade käitlemist merel ja sadamaaladel;
- (l) „Euroopa raudteeliikluse juhtimissüsteem (ERTMS)” – komisjoni 28. märtsi 2006. aasta otsuses 2006/679/EÜ³⁶ ja komisjoni 7. novembri 2006. aasta otsuses 2006/860/EÜ,³⁷ mis käsitlevad üleeuroopalise tava- ja kiirraudteesüsteemi kontrolli ja signaalimise allsüsteemi koostalitluse tehnilist kirjeldust, määratletud süsteem;
- (m) „transpordiliik” – raudtee-, siseveete-, maantee-, mere- või lennutransport;
- (n) „mitmeliigiline transport” – kauba- või reisijatevedu või mõlema vedu vähemalt kahe transpordiliigiga;
- (o) „linnatranspordisõlm” – linnapiirkond, kus üleeuroopalise transpordivõrgu transporditaristu on ühendatud muude selle taristu osadega ning piirkondliku ja kohaliku liikluse taristuga;
- (p) „logistikaplatvorm” – üleeuroopalise transpordivõrgu taristuga otseselt seotud ala, kus on vähemalt üks kaubaterminal ja kus on võimalik teostada logistikatoiminguid;
- (q) „kaubaterminal” – rajatis, mis on varustatud vähemalt kahe transpordiliigi vahel ümberlaadimist ja kauba ajutist ladustamist võimaldavate seadeldistega, nt sadama-, siseveesadama-, lennuvälja ning raudtee-/maanteeterminalid;
- (r) „NUTSi piirkond” – statistiliste territoriaalüksuste nomenklatuuris määratletud piirkond.

³⁴ EÜT L 208, 5.8.2002, lk 10.

³⁵ ELT L 255, 30.9.2005, lk 152.

³⁶ ELT L 284, 16.10.2006, lk 1.

³⁷ ELT L 342, 7.12.2006, lk 1.

Artikkel 4
Üleeuroopalise transpordivõrgu eesmärgid

1. Üleeuroopaline transpordivõrk võimaldab transporditeenuseid ja -toiminguid, mis:
 - (a) vastavad selle kasutajate liikuvus- ja transpordivajadustele liidus ja suhetes kolmandate riikidega, suurendades nii majanduskasvu kui ka konkurentsivõimet;
 - (b) on nii reisijate- kui ka kaubaveo puhul majanduslikult tõhusad ning aitavad saavutada vähese CO₂-heitega ja keskkonnasõbraliku transpordi, kütusega varustatuse ja keskkonnakaitsega seotud eesmärke;
 - (c) edendavad kõige uuemaid tehnoloogia- ja tegevuskontseptsioone;
 - (d) tagavad nõuetekohase juurdepääsu kõikidele liidu piirkondadele, edendades nii sotsiaalset, majanduslikku ja territoriaalset ühtekuuluvust ning toetades kaasavat majanduskasvu.

2. Üleeuroopalise transpordivõrgu taristu arendamisega püütakse saavutada järgmised eesmärgid:
 - (a) liikmesriikide transpordivõrkude vastastikune seotus ja koostalitlusvõime;
 - (b) kitsaskohtade kõrvaldamine ja puuduvate ühenduste rajamine nii transporditaristute piires kui ka nendevahelistes ühenduspunktides, liikmesriikide territooriumil ja nendevahelistes piiripunktides;
 - (c) kõikide transpordiliikide arendamine kooskõlas säästva ja majanduslikult tõhusa transpordi pikaajalise tagamisega;
 - (d) kõikide transpordiliikide optimaalne integreerimine ja omavaheline ühendamine;
 - (e) taristu tõhus kasutamine;
 - (f) kõige CO₂-neutraalsema transpordi laialdase kasutamise edendamine;
 - (g) transporditaristu ühendused üleeuroopalise transpordivõrgu ja naaberriikide transporditaristuvõrkude vahel ning nende koostalitlusvõime edendamine;
 - (h) taristule esitatavate nõuete kehtestamine, eelkõige koostalitlusvõime, ohutuse ja turvalisuse valdkonnas, et nende alusel hinnata transporditeenuste kvaliteeti, tõhusust ja jätkusuutlikkust;
 - (i) sujuvad ühendused ühelt poolt reisijate ja kauba kaugveo ning teiselt poolt reisijate ja kauba piirkondliku ja kohaliku veo jaoks kasutatava taristu vahel;
 - (j) transporditaristu, mis kajastab liidu eri osade eriolukorda ja katab tasakaalustatult Euroopa piirkondi, sh äärepoolsemaid ja muid kaugeid piirkondi;

- (k) eakate, piiratud liikumisvõimega isikute ja puuetega reisijate juurdepääs.

Artikkel 5
Ressursitõhus võrk

Liikmesriigid ning vajaduse korral piirkondlikud ja kohalikud omavalitsused, taristuettevõtjad, transpordiettevõtjad ning muud avalik-õiguslikud ja eraõiguslikud üksused planeerivad, arendavad ja käitavad üleeuroopalist transpordivõrku ressursitõhusalt järgmiste meetmete abil:

- (a) taristute optimaalne integreerimine ja omavaheline ühendamine;
- (b) uute tehnoloogialahenduste ja arukate transpordisüsteemide laialdane kasutamine;
- (c) olemasoleva transporditaristu täiustamine ja hooldamine;
- (d) arvestamine võimaliku koostoimega muude võrkudega, eelkõige üleeuroopalise energiavõrgu või telekommunikatsioonivõrguga;
- (e) strateegilise keskkonnamõju hindamine, asjakohaste kavade ja programmide koostamine ning kliimamuutuste mõju kindlaksmääramine;
- (f) taristu läbilaskevõime planeerimise ja suurendamise meetmed;
- (g) piisav arvestamine transporditaristu haavatavusega, mis on seotud kliimamuutustega ning loodus- ja inimtegevusest tingitud õnnetustega.

Artikkel 6
Üleeuroopalise transpordivõrgu kahetasandiline struktuur

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

Artikkel 7
Ühishuviprojektid

1. Ühishuviprojektid aitavad üleeuroopalise transpordivõrgu arendamisele kaasa uue transporditaristu rajamise, olemasoleva transporditaristu hooldamise, taastamise ja ajakohastamise ning selle ressursitõhusat kasutamist edendavate meetmetega.
2. Ühishuviprojekt peab:

- (a) aitama saavutada artiklis 4 esitatud eesmärkide saavutamisele;
 - (b) olema kooskõlas II peatükiga ning põhivõrgu puhul lisaks ka III peatükiga;
 - (c) olema läbinud sotsiaal-majandusliku kulude ja tulude analüüsi, mille tulemuseks on positiivne nüüdispuhasväärtus;
 - (d) olema Euroopa jaoks selgelt lisandväärtusega.
3. Ühishuviprojekt võib hõlmata kogu projektitsükli, sh teostatavusuuringuid, loa taotlemise menetlusi, rakendamist ja hindamist.
4. Liikmesriigid ja projektide edendajad võtavad kõik vajalikud meetmed, et tagada projektide elluviimine asjakohaste liidu ja liikmesriikide eeskirjade ja menetluste kohaselt, eelkõige kooskõlas liidu keskkonna-, kliimakaitse-, ohutus-, turvalisus-, konkurentsi-, riigiabi-, riigihanke- ja rahvatervisealaste õigusaktidega.
5. Ühishuviprojektid võivad saada liidult rahalist abi üleeuroopalise transpordivõrgu jaoks kättesaadavatest vahenditest, eelkõige Euroopa Ühendamise Rahastust, mis on loodud määrusega (EL) nr XXX/2012.

Artikkel 8
Koostöö kolmandate riikidega

1. Liit võib toetada selliseid ühishuviprojekte, mille eesmärk on ühendada üleeuroopaline transpordivõrk selliste kolmandate riikide taristuvõrkudega, mis on hõlmatud Euroopa naabruspoliitikaga või laienemispoliitika või mis kuuluvad Euroopa Majanduspiirkonda või Euroopa Vabakaubanduse Assotsiatsiooni, ning nende projektidega püütakse:
- (a) ühendada põhivõrk piiripunktides;
 - (b) tagada ühendus põhivõrgu ja kolmandate riikide transpordivõrkude vahel;
 - (c) ehitada lõplikult välja kolmandate riikide transporditaristu, mis ühendaks liidu põhivõrguosi;
 - (d) rakendada liikluskorraldussüsteeme kõnealustes riikides.
- Selliste ühishuviprojektidega suurendatakse ühes või mitmes liikmesriigis asuvate võrkude läbilaskevõimet või kasulikkust.
2. Liit võib teha koostööd kolmandate riikidega vastastikku huvipakkuvate projektide edendamiseks. Nende projektidega püütakse:
- (a) edendada üleeuroopalise transpordivõrgu ja naaberriikide võrkude koostalitlusvõimet;
 - (b) edendada üleeuroopalise transpordivõrgu poliitika laiendamist kolmandatesse riikidesse;

- (c) hõlbustada lennutransporti kolmandate riikidega, eelkõige ühtse Euroopa taeva ja lennuliikluse korraldamise alase koostöö süvendamisega;
 - (d) hõlbustada meretransporti ja edendada meremagistraale kolmandate riikidega.
3. Lõike 2 punkti a alla kuuluvad vastastikku huvipakkuvad projektid peavad vastama asjaomastele II peatüki sätetele.
 4. III lisa sisaldab teatavatesse naaberriikidesse laiendatud üleeuroopalise transpordivõrgu näitlikke kaarte.
 5. Liit võib naaberriikidega vastastikku huvipakkuvate projektide edendamiseks kasutada olemasolevaid või luua ja kasutada uusi kooskõlastamis- ja rahastamisvahendeid, nagu naabruspoliitika investeerimisrahastu (NIF) või ühinemiseelse abi rahastamisvahend (IPA).
 6. Liit võib teha käesoleva artikli eesmärkide saavutamiseks koostööd rahvusvaheliste ja piirkondlike organisatsioonide ja asutustega.

II PEATÜKK

ÜLDVÕRK

Artikkel 9 *Üldsätted*

1. Üldvõrgu alusel määratakse kindlaks ühishuviprojektid.
2. Üldvõrk peab:
 - (a) vastama käesolevale määruse lisas esitatud kaartidele;
 - (b) olema täpsustatud taristuosade kirjeldusega;
 - (c) vastama käesolevas peatükis sätestatud transporditaristutele esitatavatele nõuetele;
 - (d) olema artiklites 10–35 osutatud prioriteetsete taristuarenduste raamistikuks.
3. Liikmesriigid tagavad, et üldvõrk on valmis ja vastab täielikult asjaomastele käesoleva peatüki sätetele hiljemalt 31. detsembriks 2050.

Artikkel 10 *Prioriteetid*

Üldvõrgu arendamisel pööravad liit, liikmesriigid, taristuettevõtjad ja muud projekti edendajad erilist tähelepanu meetmetele, mis on vajalikud, et:

- (a) rakendada ja kasutada arukaid transpordisüsteeme, sh meetmeid, mis võimaldavad liikluse korraldamist, mitmeliigilise transpordi sõiduplaanide koostamist ja teabeteenuseid, mitmeliigilise transpordi jälgimist ja jälitamist, läbilaskevõime planeerimist ning veebipõhist broneerimist ja integreeritud piletimüügiteenuseid;
- (b) rajada puuduvad ühendused ja kõrvaldada kitsaskohad, eelkõige piiriülestes lõikudes;
- (c) kõrvaldada haldus- ja tehnilised takistused, eelkõige seoses võrgu koostalitlusvõime ja konkurentsiga;
- (d) tagada transpordiliikide optimaalne integreerimine;
- (e) tagada nõuetekohane juurdepääs kõikidele liidu piirkondadele;
- (f) tõsta või säilitada taristu kvaliteeti tõhususe, ohutuse, turvalisuse, kliimale ja vajaduse korral õnnetustele vastupidavuse, keskkonnatoime, sotsiaalsete tingimuste, kõikide kasutajate jaoks juurdepääsu tagamise, teenuste kvaliteedi ja liiklusvoogude järjepidevuse seisukohalt;

- (g) edendada tipptehnoloogia arendamist;
- (h) tagada kütusega varustus, võimaldades alternatiivsete ja eelkõige vähese CO₂-heitega või CO₂-heiteta energiaallikate ja jõuseadmete kasutamist;
- (i) suunata raudteekaubaveod linnadest mööda.

1. JAGU

RAUDTEETRANSPORDITARISTU

Artikkel 11

Kaardid

Üldvõrgu osaks olevad raudteeliinid on märgitud I lisas esitatud kaartidel.

Artikkel 12

Taristu osad

1. Raudteetransporditaristu koosneb eelkõige järgmisest:
 - (a) kiir- ja tavaraudteeliinid, sealhulgas:
 - i) haruteed,
 - ii) tunnelid,
 - iii) sillad,
 - (b) kaubaterminalid ja logistikaplatvormid kauba ümberlaadimiseks raudteetranspordi piires ning raudteetranspordi ja muude transpordiliikide vahel;
 - (c) I lisas märgitud liinidel asuvad jaamad reisijate ümberistumiseks raudteetranspordi piires ning raudteetranspordi ja muude transpordiliikide vahel;
 - (d) seotud seadmed;
 - (e) arukad transpordisüsteemid.
2. Raudteeliinid on järgmised:
 - (a) kiirraudteeliinid, mis on:
 - i) spetsiaalselt ehitatud kiirliinid, mis on varustatud kiiruse 250 km/h või suurema kiiruse tarvis;
 - ii) spetsiaalselt ümber ehitatud tavaliinid, mis on varustatud kiiruse 200 km/h tarvis;

(b) tavaraudteeliinid.

3. Raudteeliinidega seotud tehniline varustus hõlmab elektrivarustussüsteeme, seadmeid reisijate rongileminekuks ja väljumiseks ning kauba peale- ja mahalaadimiseks jaamades, logistikaplatvorme ja kaubaterminale. See hõlmab mis tahes vahendeid, mis on vajalikud sõidukite ohutu, turvalise ja tõhusa käitamise tagamiseks.

Artikkel 13

Transporditaristule esitatavad nõuded

1. Kaubaterminalide operaatorid tagavad, et kaubaterminal on avatud kõikidele operaatoritele.

Logistikaplatvormide operaatorid avavad vähemalt ühe terminali kõikide operaatorite jaoks.

Kaubaterminalide ja logistikaplatvormide operaatorid tagavad juurdepääsu mittediskrimineerival viisil ja kohaldavad läbipaistvaid tasusid.

2. Reisijaamade operaatorid tagavad reisijaamades juurdepääsu kogu üldvõrgu piires toimuva raudteeliiklusega seotud teabele, piletitele ja äritegevusele ning vajaduse korral teabe ühenduste kohta kohaliku ja piirkondliku transpordiga kooskõlas komisjoni 5. mai 2011. aasta määrusega (EL) nr 454/2011 üleeuroopalise raudteesüsteemi allsüsteemi „reisijateveoteenuste telemaatilised rakendused” koostalitluse tehnilise kirjelduse kohta³⁸.

3. Liikmesriigid ja taristuettevõtjad tagavad oma vastutuse piires järgmise:

(a) raudteeliinid on varustatud Euroopa raudteeliikluse juhtimissüsteemiga (ERTMS);

(b) raudteetaristu vastab Euroopa Parlamendi ja nõukogu 17. juuni 2008. aasta direktiivile 2008/57/EÜ ühenduse raudteesüsteemi koostalitlusvõime kohta³⁹ ja selle rakendusmeetmetele, et saavutada üldvõrgu koostalitlusvõime;

(c) raudteetaristu uued ja ajakohastatud liinid vastavad koostalitluse tehnilise kirjelduse (KTK) nõuetele, mis on vastu võetud direktiivi 2008/57/EÜ artikli 6 alusel, v.a nõuetekohaselt põhjendatud juhtudel, kui see on lubatud asjaomase KTKga või direktiivi 2008/57/EÜ artiklis 9 sätestatud korra kohaselt; raudteetaristu vastab igal juhul järgmistele nõuetele:

(1) uute raudteeliinide nominaalne rööpmelaius: 1 435 mm⁴⁰;

³⁸ ELT L 123, 12.5.2011, lk 11.

³⁹ ELT L 191, 18.7.2008, lk 1.

⁴⁰ Euroopa standardne nominaalne rööpmelaius, millele on osutatud taristu koostalitluse tehnilises kirjelduses tavaliinide puhul komisjoni 26. aprilli 2011. aasta otsuse 2011/275/EL (üleeuroopalise tavaraudteesüsteemi infrastruktuuri allsüsteemi koostalitluse tehnilise kirjelduse kohta) punktis 4.2.5.1 (edaspidi „tavaraudtee KTK”), ELT L 126, 14.5.2011, lk 53, ja kiirliinide puhul komisjoni 20. detsembri 2007. aasta otsuse 2008/217/EÜ (üleeuroopalise kiirraudteesüsteemi infrastruktuuri

- (2) elektrienergiaga varustatus;
- (3) tavakaubarongide kasutatavad liinid⁴¹: teljekoormus 22,5 t ja rongi pikkus 750 m;
- (4) tavakaubarongide kasutatavate uute liinide suurim teekalle: 12,5 mm/m⁴².

Artikkel 14
Prioriteetse taristu arendamise raamistik

Ühishuviprojektide edendamisel ja lisaks artiklis 10 sätestatud prioriteetidele pööravad liikmesriigid ja muud projektide edendajad erilist tähelepanu järgmisele tegevusele:

- (a) ERTMSi kasutamine,
- (b) raudteetranspordiga kaasneva müra mõju leevendamine;
- (c) tehnilises kirjelduses sätestatud ja artiklis 13 kirjeldatud miinimumnõuetest rangemate nõuete täitmine.

2. JAGU
SISEVEETRANSPORDITARISTU

Artikkel 15
Kaardid

Üldvõrgu osaks olevad siseveeteed ja siseveesadamad on märgitud I lisas esitatud kaartidel.

Artikkel 16
Taristu osad

1. Siseveeteede taristu koosneb eelkõige järgmisest:
 - (a) jõed;
 - (b) kanalid;
 - (c) järved;
 - (d) seotud taristu, nt lüüsid, tõsteseadmed, sillad, reservuaarid;
 - (e) siseveesadamad, sh sadamaalal tehtavateks transporditoiminguteks vajalik taristu;

allsüsteemi koostalitluse tehnilise kirjelduse kohta) punktis 4.2.2 (edaspidi „kiirliinide KTK”), ELT L 77, 19.3.2008, lk 1.

⁴¹ Vt tavaraudtee KTK punktis 4.2.2 täpsustatud V-F liinikategooria nõuded.

⁴² Tavaraudtee KTK punktis 4.2.4.3 täpsustatud IV-F, IV-M, VI-F ja VI-M liinikategooriate nõuded.

- (f) seotud seadmed;
 - (g) arukad transpordisüsteemid.
2. Siseveesadamates laaditakse aastas ümber üle 500 000 tonni kaupa. Aastane ümberlaadimise kogumaht põhineb viimasel kättesaadaval kolme aasta keskmisel, mille on avaldanud Eurostat.
 3. Sadamatega seotud seadmed on eelkõige jõuseadmed ning saastet, energiatarbimist ja CO₂-mahukust vähendavad käitamissüsteemid. Nende hulka kuuluvad jäätmete vastuvõtmise rajatised.

Artikkel 17

Transporditaristule esitatavad nõuded

1. Liikmesriigid, sadamaoperaatorid ja taristuettevõtjad tagavad oma vastutuse piires, et siseveesadamad on ühendatud üldvõrgu maantee- või raudteetaristuga.
2. sadamaoperaator tagab, et siseveesadam pakub vähemalt üht kõikidele operaatoritele mittediskrimineerivalt avatud kaubaterminali ja et kohaldatakse läbipaistvaid tasusid.
3. Liikmesriigid ja taristuettevõtjad tagavad oma vastutuse piires, et:
 - (a) jõed, kanalid ja järved vastavad rahvusvahelise tähtsusega peamisi siseveeteid käsitlevas Euroopa lepingus (AGN)⁴³ siseveeteede uue klassifikatsiooni kohta sätestatud IV klassi veeteede esitatavatele miinimumnõuetele ja tagama sildade pideva läbitavuse;
 - (b) jõed, kanalid ja järved on varustatud jõeteabeteenustega (RIS).

Artikkel 18

Prioriteetse taristu arendamise raamistik

Ühishuviprojektide edendamisel ja lisaks artiklis 10 sätestatud prioriteetidele pööravad liikmesriigid ja muud projektide edendajad erilist tähelepanu järgmisele tegevusele:

- (a) olemasolevate siseveeteede puhul: IV klassi siseveeteede esitatavate nõuete täitmiseks vajalike meetmete rakendamine;
- (b) vajaduse korral rangemate kui IV klassi siseveeteede esitatavate nõuete täitmine, et vastata turunõudlusele;
- (c) arukate transpordisüsteemide, sh RISi rakendamine;
- (d) siseveesadamataristu ühendamine raudteetransporditaristuga.

⁴³ Euroopa transpordiministrite konverents (ECMT), ECMT/CM(92)6/Final.

3. JAGU

MAANTEETRANSPORDITARISTU

Artikkel 19 *Kaardid*

Üldvõrgu osaks olevad maanteed on märgitud I lisas esitatud kaartidel.

Artikkel 20 *Taristu osad*

1. Maanteetransporditaristu koosneb eelkõige järgmisest:
 - (a) kvaliteetsed teed, sealhulgas:
 - (i) sillad,
 - ii) tunnelid,
 - iii) ristmikud,
 - iv) ülesõidu- või ülekäigukohad,
 - v) mitmetasandilised ristmikud,
 - (b) parkimisalad,
 - (c) seotud seadmed,
 - (d) arukad transpordisüsteemid,
 - (e) kaubaterminalid ja logistikaplatvormid,
 - (f) bussijaamad.
2. Lõike 1 punktis a osutatud kvaliteetsed teed on teed, mis on olulised kauba ja reisijate kaugveo puhul, see ühendab omavahel peamised linna- ja majanduskeskused ja seob muid transpordiliike üksteisega ning raskesti ligipääsetavad ja äärepoolsed NUTS 2 piirkonnad liidu keskpriirkondadega.
3. Kvaliteetsed teed on kavandatud ja ehitatud spetsiaalselt mootorsõidukite liikluseks ja võivad olla kiirteed või kiirmagistraalid.
 - (a) Kiirtee on spetsiaalselt mootorsõidukite liikluseks kavandatud ja ehitatud tee, mis ei teeninda teega külgnevaid kinnistuid ning:
 - i) kus on – v.a spetsiaalsetes kohtades või ajutiselt – kummagi sõidusuuna jaoks eraldi sõiduteed, mis on teineteisest eraldatud eraldusribaga, mis ei ole ette nähtud liikluseks, või erandjuhtudel muude vahenditega;

- ii) kus ei ole samal tasandil ristumisi tee, raudtee, trammitee ega jalgteega ning
 - iii) mis on tähistatud kiirteemärkidega.
- (b) Kiirmagistraal on mootorsõidukite liikluseks ettenähtud tee, millele pääseb üksnes eritasandiliste või reguleeritud ristmike kaudu ning:
- i) mille sõiduteel on keelatud peatumine ja parkimine ning
 - ii) kus ei ole samal tasandil ristumisi raudtee, trammitee ega jalgteega.
4. Maanteedega seotud seadmed hõlmavad eelkõige liikluskorraldusvahendeid, teavitus- ja teejuhatusvahendeid ning kasutusmaksude kogumise, ohutus-, negatiivse keskkonnamõju vähendamise, alternatiivsete jõuseadmetega sõidukite tankimise või laadimise ning tarbesõidukite turvaliste parkimisalade seadmeid.

Artikkel 21

Transporditaristule esitatavad nõuded

Liikmesriigid ja taristuettevõtjad tagavad oma vastutuse piires, et:

- (a) maanteed vastavad artikli 20 lõikele 3;
- (b) maanteetransporditaristu ohutus tagatakse ning seda kontrollitakse ja vajaduse korral täiustatakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu 19. novembri 2008. aasta direktiivis 2008/96/EÜ (maanteed infrastruktuuri ohutuse korraldamise kohta)⁴⁴ sätestatud korras;
- (c) üle 500 m pikkused maanteetunnelid vastavad Euroopa Parlamendi ja nõukogu 29. aprilli 2004. aasta direktiivile 2004/54/EÜ tunnelite miinimumohutusnõuete kohta üleeuroopalises teedevõrgus⁴⁵;
- (d) maksukogumissüsteemide koostalitlusvõime tagatakse kooskõlas Euroopa Parlamendi ja nõukogu 29. aprilli 2004. aasta direktiiviga 2004/52/EÜ ühenduse elektroonilise maanteemaksu koostalitlusvõime kohta⁴⁶ ja komisjoni 6. oktoobri 2009. aasta otsusega 2009/750/EÜ Euroopa elektroonilise maksukogumisteenuse määratluse ja tehniliste elementide kohta⁴⁷;
- (e) rakendatavad maanteetransporditaristu arukad transpordisüsteemid vastavad Euroopa Parlamendi ja nõukogu 7. juuli 2010. aasta direktiivile 2010/40/EL, mis käsitleb raamistikku intelligentsete transpordisüsteemide kasutuselevõtmiseks maanteetranspordis ja liideste jaoks teiste transpordiliikidega⁴⁸.

⁴⁴ ELT L 319, 29.11.2008, lk 59.

⁴⁵ ELT L 167, 30.4.2004, lk 39.

⁴⁶ ELT L 166, 30.4.2004, lk 124.

⁴⁷ ELT L 268, 13.10.2009, lk 11.

⁴⁸ ELT L 207, 6.8.2010, lk 1.

Artikkel 22
Prioriteetse taristu arendamise raamistik

Ühishuviprojektide edendamisel ja lisaks artiklis 10 sätestatud prioriteetidele pööravad liikmesriigid ja muud projektide edendajad erilist tähelepanu järgmisele tegevusele:

- (a) arukate transpordisüsteemide, eelkõige mitmeliigilise transpordi teavitus- ja liikluskorraldussüsteemide kasutamine ning integreeritud teabevahetus- ja maksesüsteemide võimaldamine;
- (b) uute tehnoloogialahenduste ja innovatsiooni kasutamine vähese CO₂-heitega transpordi edendamiseks;
- (c) turvaliste parkimisalade tagamine;
- (d) liiklusohutuse edendamine.

4. JAGU
MERETRANSPORDITARISTU

Artikkel 23
Kaardid

Üldvõrgu osaks olevad meresadamad on märgitud I lisas esitatud kaartidel.

Artikkel 24
Taristu osad

1. Meretransporditaristu koosneb eelkõige järgmisest:
 - (a) mereala;
 - (b) merekanalid;
 - (c) meresadamad, sh sadamaalal transporditoimingute tegemiseks vajalik taristu;
 - (d) navigatsioonivahendid;
 - (e) sadamate ümbrus;
 - (f) meremagistraalid;
 - (g) seotud seadmed;
 - (h) arukad transpordisüsteemid.
2. Meresadamad on üldvõrgu maismaataristu sisenemis- ja väljumiskohad. Meresadamad vastavad vähemalt ühele järgmisele tingimusele:

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

Artikkel 25
Meremagistraalid

1. Meremagistraalid moodustavad üleeuroopalise transpordivõrgu merelise mõõtme. Need koosnevad lähimereliinidest, sadamatest, seonduvast meretranspordi infrastruktuurist ja seadmetest ning vahenditest, mis võimaldavad lühimerevedusid või mere-jõeteenuseid, sh sisemaaühendusi, vähemalt kahe sadama vahel kahes eri liikmesriigis. Meremagistraalid hõlmavad järgmist:
- (a) mereühendused üldvõrgu meresadamate vahel;
 - (b) sadamarajatised, info- ja kommunikatsioonitehnoloogia (IKT), nagu elektroonilised logistikakorraldussüsteemid, ohutuse ja turvalisuse ning haldus- ja tollimenetlused vähemalt ühes liikmesriigis;
 - (c) taristu otseseks maale- ja merelepääsuks.
2. Üleeuroopalise transpordivõrgu meremagistraalidega seotud ühishuviprojekti ettepaneku peavad tegema vähemalt kaks liikmesriiki. Meremagistraalid on järgmised:
- (a) artiklis 49 määratletud põhivõrgukoridori mereosa või kahe põhivõrgukoridori vaheline mereosa;
 - (b) põhivõrgu mereühendus ja selle sisemaaühendused kahe või enama põhivõrku kuuluva sadama vahel;
 - (c) mereühendus ja selle sisemaaühendused põhivõrgu sadama ja üldvõrgu sadamate vahel erilise tähelepanuga põhi- ja üldvõrgu sadamate sisemaaühendustel.

3. Üleeuroopalise transpordivõrgu meremagistraalidega seotud ühishuviprojektid võivad hõlmata ka tegevust, mis toob laialdasemat kasu ega ole seotud konkreetsete sadamatega, nagu keskkonnatoime parandamine, jäälõhkumiseks vajalike seadmete kättesaadavaks tegemine, aastaringse laevatatavuse tagamine, süvendustööd, alternatiivsete kütusetankimisvõimaluste loomine, protsesside, menetluste ja inimfaktori optimeerimine, IKT platvormid ja infosüsteemid, sh liikluskorralduse ja elektroonilise aruandluse süsteemid.

Artikkel 26

Transporditaristule esitatavad nõuded

1. Liikmesriigid, sadamaoperaatorid ja taristuettevõtjad tagavad oma vastutuse piires, et:
 - (a) meresadamad on ühendatud üldvõrgu raudteeliinide, maanteedega ja võimaluse korral siseveeteedega, v.a Maltal ja Küprosel, kuni nende territooriumile ei ole rajatud raudteesüsteemi;
 - (b) meresadam pakub vähemalt üht kõikidele ettevõtjatele mittediskrimineerivalt avatud terminali ja et kohaldatakse läbipaistvaid tasusid;
 - (c) merekanalid, sadamate faarvaatrid ja estuaarid ühendavad kaht merd või tagavad juurdepääsu merelt meresadamatesse ning vastavad vähemalt VI klassi siseveeteedele.
2. Sadamaoperaatorid tagavad, et sadamas on seadmed, mis on vajalikud laevade keskkonnahoidlikkuse tagamiseks sadamates, eelkõige laevaheitmete ja lastijäätmete vastuvõtmise seadmed sadamates kooskõlas Euroopa Parlamendi ja nõukogu 27. novembri 2000. aasta direktiiviga 2000/59/EÜ laevaheitmete ja lastijäätmete vastuvõtmise seadmete kohta sadamates⁴⁹.
3. Liikmesriigid rakendavad laevaliikluse seire- ja teabesüsteemi kooskõlas direktiiviga 2002/59/EÜ.

Artikkel 27

Prioriteetse taristu arendamise raamistik

Ühishuviprojektide edendamisel ja lisaks artiklis 10 sätestatud prioriteetidele pööravad liikmesriigid ja muud projektide edendajad erilist tähelepanu järgmisele tegevusele:

- (a) meremagistraalide, sh lühimerevedude edendamine;
- (b) meresadamate ühendamine siseveeteedega;
- (c) laevaliikluse seire- ja teabesüsteemi ning e-merendusteenuste rakendamine.

⁴⁹ EÜT L 332, 28.11.2000, lk 81.

5. JAGU LENNUTRANSPORDITARISTU

Artikkel 28 Kaardid

Üldvõrgu osaks olevad lennuväljad on märgitud I lisas esitatud kaartidel.

Artikkel 29 Taristu osad

1. Lennutransporditaristu koosneb eelkõige järgmisest:
 - (a) õhuruum, lennuliinid ja -teed;
 - (b) lennuväljad;
 - (c) seotud seadmed;
 - (d) arukad transpordisüsteemid.
2. Lennuväljad vastavad ühele järgmisele tingimusele:
 - (a) reisilennuväljad:
 - i) aastane reisijateveo kogumaht moodustab vähemalt 0,1 % kõigi liidu lennuväljade aastasest reisijateveo kogumahust. Aastane reisijateveo kogumaht põhineb viimasel kättesaadaval kolme aasta keskmisel, mille on avaldanud Eurostat;
 - ii) 0,1 % suurust mahumäära ei kohaldata, kui lennuväli asub lähimast üldvõrgu lennuväljast rohkem kui 100 km kaugusel või rohkem kui 200 km kaugusel, kui piirkonnas, milles see asub, on kiirraudteeliin;
 - (b) aastane veoste kogumaht moodustab vähemalt 0,2 % kõigi liidu lennuväljade aastasest veoste kogumahust. Aastane veoste kogumaht põhineb viimasel kättesaadaval kolme aasta keskmisel, mille on avaldanud Eurostat.

Artikkel 30 Transporditaristule esitatavad nõuded

1. Liikmesriigid ja lennuväljaoperaatorid tagavad oma vastutuse piires, et lennuväli pakub vähemalt üht kõikidele ettevõtjatele mittediskrimineerivalt avatud terminali ja et kohaldatakse läbipaistvaid tasusid.
2. Liikmesriigid, lennuväljaoperaatorid ja lennuettevõtjad tagavad oma vastutuse piires, et üldvõrgu lennutransporditaristu suhtes kohaldatakse ühiseid põhinõudeid, mille eesmärk on kaitsta tsiviillennundust ebaseadusliku sekkumise eest ja mille liit on

vastu võtnud kooskõlas Euroopa Parlamendi ja nõukogu 11. märtsi 2008. aasta määrusega (EÜ) nr 300/2008, mis käsitleb tsiviillennundusjulgestuse ühiseeskirju ja millega tunnistatakse kehtetuks määrus (EÜ) nr 2320/2002⁵⁰.

3. Liikmesriigid, lennuväljaoperaatorid ja lennuettevõtjad tagavad oma vastutuse piires, et lennuliikluskorralduse taristu võimaldab ühtse Euroopa taeva rakendamist kooskõlas Euroopa Parlamendi ja nõukogu 10. märtsi 2004. aasta määrusega (EÜ) nr 549/2004, millega sätestatakse raamistik ühtse Euroopa taeva loomiseks (raammäärus),⁵¹ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 10. märtsi 2004. aasta määrusega (EÜ) nr 550/2004 aeronavigatsiooniteenuste osutamise kohta ühtses Euroopa taegas (teenuse osutamise määrus),⁵² Euroopa Parlamendi ja nõukogu 10. märtsi 2004. aasta määrusega (EÜ) nr 551/2004 õhuruumi korraldamise ja kasutamise kohta ühtses Euroopa taegas (õhuruumi määrus)⁵³ ning Euroopa Parlamendi ja nõukogu 10. märtsi 2004. aasta määrusega (EÜ) nr 552/2004 Euroopa lennuliikluse juhtimisvõrgu koostalitlusvõime kohta (koostalitlusvõime määrus),⁵⁴ et parandada Euroopa lennundussüsteemi, rakenduseeskirjade ja liidu spetsifikatsioonide toimimist ja jätkusuutlikkust.

Artikkel 31

Prioriteetse taristu arendamise raamistik

Ühishuviprojektide edendamisel ja lisaks artiklis 10 sätestatud prioriteetidele pööravad liikmesriigid ja muud projektide edendajad erilist tähelepanu järgmisele tegevusele:

- (a) olemasoleva taristu optimeerimine;
- (b) lennuväljade läbilaskevõime suurendamine;
- (c) ühtse Euroopa taeva ja lennuliikluse korraldamise süsteemide, eelkõige SESARi rakendamise toetamine.

6. JAGU

MITMELIIGILISE TRANSPORDI TARISTU

Artikkel 32

Kaardid

Üldvõrgu osaks olevad kaubaterminalid ja logistikaplatvormid on märgitud I lisas esitatud kaartidel.

⁵⁰ ELT L 97, 9.4.2008, lk 72.
⁵¹ ELT L 96, 31.3.2004, lk 1.
⁵² ELT L 96, 31.3.2004, lk 10.
⁵³ ELT L 96, 31.3.2004, lk 20.
⁵⁴ ELT L 96, 31.3.2004, lk 26.

Artikkel 33
Taristu osad

Kaubaterminalid või logistikaplatvormid peavad vastama vähemalt ühele järgmisele tingimusele:

- (a) ümberlaaditud veose kogumaht ületab artiklis 24 meresadamate jaoks sätestatud mahumäära;
- (b) kui NUTS 2. tasandi piirkonnas ei ole esimesele tingimusele vastavat kaubaterminali või logistikaplatvormi, on kaubaterminaliks või logistikaplatvormiks asjaomase liikmesriigi määratud peamine logistikaplatvorm või terminal, mis on seotud vähemalt selle NUTS 2. tasandi piirkonna maanteedega ja raudteedega.

Artikkel 34
Transporditaristule esitatavad nõuded

1. Liikmesriigid, kaubaterminali-, sadama ja lennuväljaoperaatorid ning taristuettevõtjad tagavad oma vastutuse piires, et:
 - (a) transpordiliigid ühendatakse mõne järgmise kohaga: kaubaterminalid, reisijaamad, siseveesadamad, lennuväljad, meresadamad, et tagada mitmeliigiline kauba- ja reisijatevedu;
 - (b) ilma et see piiraks kehtivate liidu ja siseriiklike õiguse sätete kohaldamist, peavad kaubaveoterminalid ja logistikaplatvormid, sisevee- ja meresadamad ning veoseid käitlevad lennuväljad olema varustatud teabevoogude edastamiseks selle taristu piires ja logistikaahelas kasutatavate transpordiliikide vahel. Sellised süsteemid peavad eelkõige andma reaajas teavet taristu vaba läbilaskevõime ja liiklusvoogude kohta, võimaldama positsioneerimist, jälgimist ja jälitamist ning tagama ohutuse ja turvalisuse kogu mitmeliigilist transpordi hõlmava teekonna ulatuses;
 - (c) ilma et see piiraks kehtivate liidu ja siseriikliku õiguse sätete kohaldamist, hõlbustatakse pidevat reisiliiklust üldvõrgus asjakohaste seadmete ja arukate transpordisüsteemide olemasoluga raudtee- ja bussijaamades ja lennuväljadel ning vajaduse korral mere- ja siseveesadamates.
2. Kaubaterminalide operaatorid tagavad kaubaterminalide varustatuse kraanade, konveierite ja muude seadmetega kauba tõstmiseks ühelt transpordiliigilt teisele ning kauba paigutamiseks ja ladustamiseks.

Artikkel 35
Prioriteetse taristu arendamise raamistik

Ühishuviprojektide edendamisel ja lisaks artiklis 10 sätestatud prioriteetidele pööravad liikmesriigid ja muud projektide edendajad erilist tähelepanu järgmisele tegevusele:

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

7. JAGU ÜLDSÄTTED

Artikkel 36 Linnatranspordisõlmed

Liikmesriikide ja muude projektiedendajate eesmärk üldvõrgu arendamisel linnatranspordisõlmedes on tagada:

- (a) reisijateveo puhul: üldvõrgu raudtee-, lennu- ning vajaduse korral sisevee-, maantee- ja meretransporditaristu omavaheline ühendamine;
- (b) kaubaveo puhul: üldvõrgu raudtee- ning vajaduse korral sisevee-, lennu-, mere- ja maanteetransporditaristu omavaheline ühendamine;
- (c) üldvõrgu eri raudteejaamade või lennuväljade nõuetekohane ühendamine linnatranspordisõlmes;
- (d) üldvõrgu taristu ning piirkondliku ja kohaliku liikluse taristu sujuv ühendamine, sh logistika- ja jaotuskeskuste rajamine;
- (e) maanteetranspordi möödasuunamine linnadest, et hõlbustada üldvõrgu kaugliiklusvoogusid;
- (f) raudteekaubaveo möödasuunamine linnadest;
- (g) vaikse ja vähese CO₂-heitega tõhusa kaubaveo edendamine linnades.

Artikkel 37 Arukad transpordisüsteemid

1. Arukad transpordisüsteemid võimaldavad liikluse korraldamist ja teabevahetust mitmeliigilise transpordi toiminguteks kasutatavate transpordiliikide piires ja nende vahel ning transpordiga seotud lisandväärtusteenuseid, mis suurendavad ohutust, turvalisust ja keskkonnahoidlikkust.
2. Arukad transpordisüsteemid hõlbustavad üldvõrgu taristu ning piirkondliku ja kohaliku transpordi taristu sujuvat ühendamist.

3. Transpordiliikidega seotud arukad transpordisüsteemid hõlmavad eelkõige järgmist:
- raudteede puhul: ERTMS;
 - siseveeteede puhul: jõeteabeteenused ja e-merendusteenused;
 - maanteetranspordi puhul: direktiivi 2010/40/EL kohased arukad transpordisüsteemid;
 - meretranspordi puhul: laevaliikluse seire- ja teabesüsteem ning e-merendusteenused;
 - lennutranspordi puhul: lennuliikluse korraldamise süsteemid, eelkõige SESARist tulenevad süsteemid.

Artikkel 38
Kaubaveoteenused

Liit, liikmesriigid muud projektide edendajad pööravad erilist tähelepanu ühishuviprojektidele, millega tagatakse tõhusad kaubaveoteenused, mis kasutavad üldvõrgu taristut ja aitavad vähendada CO₂-heidet. Nende projektidega püütakse eelkõige:

- (a) soodustada transporditaristu säästvat kasutamist, sh selle tõhusat haldamist;
- (b) edendada innovatiivsete transporditeenuste kasutamist või olemasolevate järeleproovitud transporditeenuste uusi kombinatsioone, sh arukate transpordisüsteemide kohaldamise ja asjakohaste juhtimisstruktuuride loomise abil;
- (c) hõlbustada mitmeliigilise transpordi teenuseid ja parandada transporditeenuste osutajate omavahelist koostööd;
- (d) soodustada ressursitõhusust ja tõhusust CO₂ heitkoguste seisukohast, eelkõige sõidukite veojõu, sõitmise / aurujõul liikumise, süsteemide ja toimingute kavandamise, ressursside jagamise ja koostöö valdkonnas;
- (e) analüüsida ja anda teavet turgude, sõidukite omaduste ja talitluse, haldusnõuete ja inimressursside kohta ning neid jälgida.

Artikkel 39
Uued tehnoloogialahendused ja innovatsioon

Üldvõrk peab pidama sammu tipp tehnoloogia arengu ja kasutamisega. Eelkõige peab see:

- (a) võimaldama innovatiivsetele transporditehnoloogialahendustele ülemineku kaudu vähendada transpordi CO₂-heidet;
- (b) võimaldama vähendada kõigi transpordiliikide CO₂-heidet, soodustades energiatõhusust ning alternatiivsete jõuseadmete kasutamist ja asjakohase taristu rajamist. Selline taristu võib hõlmata võrke ja muid energiavarustuseks

vajalikke vahendeid, võtta arvesse taristu-sõiduki liidest ja hõlmata arukaid transpordisüsteeme;

- (c) suurendama isikute ja kauba liikumise ohutust ja säästlikkust;
- (d) parandama võrgu, sh mitmeliigilise transpordi piletimüügi toimimist, juurdepääsetavust, koostalitlusvõimet, mitmeliigilisust ja tõhusust;
- (e) edendama väliskulude, nagu saastuse (sh müra), ummikute ja tervisele tekitatud kahjuga seotud kulude vähendamise meetmeid;
- (f) võtma kasutusele turvalisustehnoloogia ja võrkude ühilduvad identifitseerimisstandardid;
- (g) parandama vastupidavust kliimamuutustele;
- (h) edendama arukate transpordisüsteemide arendamist ja kasutamist transpordiliikide piires ja vahel.

Artikkel 40

Ohutu ja turvaline taristu

Liikmesriigid ja muud projektide edendajad kannavad nõuetekohaselt hoolt selle eest, et transporditaristu tagab reisijate ja kauba liikumise kõrgetasemelise ohutuse ja turvalisuse.

Artikkel 41

Kliimamuutustekindel taristu ja õnnetustele vastupidavus

Taristu planeerimisel võtavad liikmesriigid ja muud projektide edendajad nõuetekohaselt arvesse riskihindamist ja kohandamismeetmeid, millega piisavalt parandatakse vastupidavust kliimamuutustele, eelkõige seoses sademete, üleujutuste, tormide, kõrge temperatuuri ja kuumalainete, põua, merepinna tõusu ja ummiklainetega, täites võimalikke asjakohastes liidu õigusaktides sätestatud nõudeid.

Vajaduse korral võetakse nõuetekohaselt arvesse ka taristu vastupidavust loodus- või inimtegevusest tingitud õnnetustele, täites võimalikke asjakohastes liidu õigusaktides sätestatud nõudeid.

Artikkel 42

Keskkonnakaitse

Liikmesriigid ja muud projektide edendajad korraldavad plaanide ja projektide keskkonnamõju hindamise, eelkõige nagu on sätestatud nõukogu 27. juuni 1985. aasta direktiivis 85/337/EMÜ teatavate riiklike ja eraprojektide keskkonnamõju hindamise kohta⁵⁵ ja nõukogu 21. mai 1992. aasta direktiivis 92/43/EMÜ looduslike elupaikade ning loodusliku loomastiku ja taimestiku kaitse kohta⁵⁶ ning Euroopa Parlamendi ja nõukogu 23. oktoobri

⁵⁵ EÜT L 175, 5.7.1985, lk 40.

⁵⁶ EÜT L 206, 22.7.1992, lk 7.

2000. aasta direktiivis 2000/60/EÜ, millega kehtestatakse ühenduse veepoliitika alane tegevusraamistik,⁵⁷ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 27. juuni 2001. aasta direktiiviga 2001/42/EÜ teatavate kavade ja programmide keskkonnamõju hindamise kohta⁵⁸ ning Euroopa Parlamendi ja nõukogu 30. novembri 2009. aasta direktiiviga 2009/147/EÜ loodusliku linnustiku kaitse kohta,⁵⁹ et vältida või, kui see ei ole võimalik, siis leevendada negatiivset mõju keskkonnale, nt maastiku killustamist, pinnase katmist, õhusaastet, veereostust ja müra, ning kaitsta tõhusalt elurikkust.

Artikkel 43
Kõikide kasutajate juurdepääs

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

⁵⁷ EÜT L 327, 22.12.2000, lk 1.

⁵⁸ EÜT L 197, 21.7.2001, lk 30.

⁵⁹ ELT L 20, 26.1.2010, lk 7.

III PEATÜKK

PÕHIVÕRK

Artikkel 44
Põhivõrgu tunnused

1. Põhivõrk koosneb nendest üldvõrgu osadest, mis on üleeuroopalise transpordivõrgu poliitika eesmärkide saavutamiseks strateegiliselt kõige olulisemad. Põhivõrk aitab eelkõige toime tulla üha suureneva liikuvusega ja arendada vähese CO₂-heitega transpordisüsteemi.
2. Põhivõrk on transpordisõlmedes omavahel ühendatud ja tagab ühendused naaberriikide transporditaristu võrkudega.
3. Põhivõrku kuuluvad transporditaristud on esitatud I lisas asjaomastel üldvõrgu kaartidel.

Artikkel 45
Nõuded

1. Põhivõrk kajastab liiklusnõudluse kasvu ja vajadust mitmeliigilise transpordi järele. Selleks et tagada transporditaristu ressursitõhus kasutamine ja piisav läbilaskevõime, tuleb arvesse võtta tipp tehnoloogialahendusi ning regulatiivseid ja juhtimismeetmeid.
2. Põhivõrgu taristu vastab eranditult kõikidele II peatükis sätestatud nõuetele. Lisaks vastab põhivõrk ka järgmistele nõuetele:
 - (a) raudteetransporditaristu:
 - raudteeliinide täielik elektriga varustus;
 - regulaarse kaubaliiklusega liinid: teljekoormus vähemalt 22,5 t, liini maksimaalne lubatud kiirus 100 km/h ja rongi pikkus 750 m;
 - (b) siseveeliikluse ja meretransporditaristu:
 - keskkonnasõbralike alternatiivkütuste kättesaadavus;
 - (c) maanteetransporditaristu:
 - puhkealade rajamine kiirteedele ligikaudu iga 50 kilomeetri tagant, muu hulgas selleks, et ärieesmärgil maanteekasutajatel oleks piisavalt parkimiskohti, kus on tagatud asjakohasel tasemel ohutus ja turvalisus;
 - keskkonnasõbralike alternatiivkütuste kättesaadavus;
 - (d) lennutransporditaristu:

- keskkonnasõbralike alternatiivkütuste kättesaadavuse tagamise suutlikkus.

Artikkel 46

Põhivõrgu arendamine

1. Põhivõrku kuuluvat transporditaristut arendatakse II peatüki vastavate sätete kohaselt.
2. Põhivõrgu valmimisele kaasa aitavate ühist huvi pakkuvate projektide elluviimine on prioriteet.
3. Ilma et see piiraks artikli 47 lõigete 2 ja 3 kohaldamist, tagavad liikmesriigid, et põhivõrk valmib ja vastab käesoleva peatüki sätetele hiljemalt 31. detsembriks 2030.

Artikkel 47

Põhivõrgu transpordisõlmed

1. Põhivõrgu transpordisõlmed on kindlaks määratud II lisa ja hõlmavad järgmist:
 - linnatranspordisõlmed, sh nende sadamad ja lennuväljad;
 - meresadamad;
 - piiripunktid naaberriikidega.
2. II lisa 2. osas osutatud meresadamad peavad olema üleeuroopalise transpordivõrgu raud- ja maanteetransporditaristuga ühendatud hiljemalt 31. detsembriks 2030, v.a nõuetekohaselt põhjendatud juhud.
3. II lisa 1b. osas osutatud peamised lennuväljad peavad olema üleeuroopalise transpordivõrgu raud- ja maanteetransporditaristuga ühendatud hiljemalt 31. detsembriks 2050. Võttes arvesse võimalikku transpordinõudlust, tuleb need lennuväljad võimaluse korral integreerida kiirraudteevõrku.

IV PEATÜKK

PÕHIVÕRGU RAKENDAMINE PÕHIVÕRGUKORIDORIDE KAUDU

Artikkel 48

Põhivõrgukoridoride peamine eesmärk

1. Põhivõrgukoridorid on põhivõrgu kooskõlastatud rakendamist lihtsustavad vahendid. Põhivõrgukoridorid peavad põhinema transpordiliikide omavahelisel ühendamisel, koostalitlusvõimel ning taristu kooskõlastatud arendamisel ja haldamisel, et saavutada ressursitõhus mitmeliigiline transport.
2. Põhivõrgukoridoride abil tagatakse taristu kasutamise ja sellesse investeerimise kooskõlastamine, et läbilaskevõimet kõige tõhusamalt juhtida. Mitmeliigilise transpordi taristu rajatakse ja seda kooskõlastatakse vajaduse korral viisil, mis optimeerib kõikide transpordiliikide kasutamist ja nende koostööd. Põhivõrgukoridorid toetavad koostalitlusvõimeliste liikluskorraldussüsteemide ulatuslikku kasutamist.

Artikkel 49

Põhivõrgukoridoride määratlus

1. Põhivõrgukoridorid hõlmavad põhivõrgu osi. Need hõlmavad vähemalt kolme transpordiliiki ja läbivad vähemalt kolme liikmesriiki. Need hõlmavad põhivõrgu kõige tähtsamaid piiriüleseid kaugtranspordivoogusid.
2. Põhivõrgukoridor võib nõuetekohaselt põhjendatud juhtudel hõlmata vaid kaht transpordiliiki.
3. Põhivõrgukoridorid hõlmavad meresadamaid ja juurdepääse neile, v.a nõuetekohaselt põhjendatud juhtudel.

Artikkel 50

Põhivõrgukoridoride loetelu

1. Iga liikmesriik osaleb vähemalt ühes põhivõrgukoridoris.
2. Põhivõrgukoridoride loetelu on esitatud [kuupäev] määruse (EL) nr XXX/2012 [Euroopa Ühendamise Rahastu kohta] I lisas

Artikkel 51

Põhivõrgukoridoride rakendamise kooskõlastamine

1. Komisjon nimetab pärast asjaomaste liikmesriikide ja Euroopa Parlamendiga konsulteerimist põhivõrgukoridoride kooskõlastatud rakendamise hõlbustamiseks ametisse Euroopa koordinaatorid.

2. Euroopa koordinaatori valimisel lähtutakse eelkõige tema kogemustest seoses Euroopa institutsioonidega ja tema teadmistest suuremate projektide rahastamise ning sotsiaalmajandusliku ja keskkonnamõju hindamisega seotud küsimustes.
3. Komisjoni otsuses Euroopa koordinaatori määramise kohta täpsustatakse, kuidas tuleb lõikes 5 osutatud ülesandeid täita.
4. Euroopa koordinaator tegutseb komisjoni nimel ja eest. Euroopa koordinaatori volitused on seotud ühe põhivõrgukoridoriga. Euroopa koordinaator koostab koos asjaomaste liikmesriikidega elluviidavate tegevuste kohta tööplaani.
5. Euroopa koordinaator:
 - (a) juhib põhivõrgukoridori kooskõlastatud rakendamist, et oleks võimalik järgida üht põhivõrgukoridori käsitlevas rakendusotsuses sätestatud ajakava;
 - (b) annab liikmesriikidele, komisjonile ja vajaduse korral kõigile muudele põhivõrgukoridori arendamisel otseselt osalevatele üksustele aru esilekerkinud probleemidest ja aitab leida sobivaid lahendusi;
 - (c) koostab igal aastal Euroopa Parlamendile, komisjonile ja asjaomastele liikmesriikidele aruande põhivõrgukoridori rakendamisel tehtud edusammude kohta;
 - (d) konsulteerib koostöös asjaomaste liikmesriikidega ning eelkõige piirkondlike ja kohalike omavalitsustega, taristuettevõtjatega, transpordiettevõtjatega, transpordi kasutajatega ning vajaduse korral muude avalik-õiguslike ja eraõiguslike üksustega, et saada täpsem ülevaade transporditeenuste nõudlusest, investeeringute rahastamise võimalustest ning sellise rahastamise kättesaadavuse hõlbustamise meetmetest ja tingimustest.
6. Asjaomased liikmesriigid teevad Euroopa koordinaatoriga koostööd ja annavad talle lõikes 5 osutatud ülesannete täitmiseks vajalikku teavet.
7. Ilma et see piiraks kehtivate liidu ja siseriiklikus õiguses sätestatud menetluste kohaldamist, võib komisjon küsida Euroopa koordinaatori arvamust, kui ta vaatab läbi viimase vastutusalasse kuuluvatele põhivõrgukoridoridele liidu rahaliste vahendite eraldamise taotlusi.

Artikkel 52

Põhivõrgukoridoride juhtimine

1. Asjaomased liikmesriigid loovad iga põhivõrgukoridori jaoks koridoriplatvormi, mis vastutab põhivõrgukoridori üldeesmärkide kindlaksmääramise ning artikli 53 lõikes 1 osutatud meetmete ettevalmistamise ja rakendamise järelevalve eest.
2. Koridoriplatvormi kuuluvad asjaomaste liikmesriikide esindajad ning vajaduse korral muud avalik-õiguslikud ja eraõiguslikud üksused. Igal juhul osalevad koridoriplatvormis Euroopa Parlamendi ja nõukogu 26. veebruari 2001. aasta direktiivis 2001/14/EÜ raudteefrastruktuuri läbilaskevõimsuse jaotamise,

raudteeinfrastruktuuri kasutustasude kehtestamise ja ohutustunnistuste andmise kohta⁶⁰ kindlaksmääratud asjaomased taristuettevõtjad.

3. Koridoriplatvormi juhib Euroopa koordinaator.
4. Koridoriplatvorm luuakse alalise juriidilise isikuna, näiteks Euroopa majandushuviühinguna.
5. Koridoriplatvormide loomine ei piira selle põhimõtte kohaldamist, mille kohaselt kannab projektide elluviimise eest lõplikku vastutust liidult rahalise toetuse saaja.

Artikkel 53
Koridori arengukava

1. Asjaomased liikmesriigid koostöös koridoriplatvormiga koostavad iga põhivõrgu koridori jaoks kuu kuu jooksul pärast käesoleva määruse jõustumist koridori arengukava ja edastavad selle komisjonile. See kava sisaldab eelkõige järgmist:
 - (a) põhivõrgukoridori omaduste, sh kitsaskohtade kirjeldus;
 - (b) põhivõrgukoridori eesmärgid eelkõige tulemuslikkuse, st teenuse kvaliteedi, läbilaskevõime ja II peatükis esitatud nõuete täitmise seisukohast;
 - (c) põhivõrgukoridori arendamiseks vajalike meetmete programm;
 - (d) mitmeliigilise transpordi turu uuring;
 - (e) rakenduskava, sealhulgas:
 - mitmeliigilise transpordiga kaubaveokoridoride koostalitlusvõimeliste liikluskorraldussüsteemide kasutuselevõtu kava, ilma et see piiraks asjakohaste liidu õigusaktide kohaldamist;
 - transpordiliikidevaheliste ja -siseste füüsiliste, tehniliste, tegevuslike ja haldustakistuste kõrvaldamise ning tõhusa mitmeliigilise transpordi ja sellega seotud teenuste edendamise kava;
 - ühishuviprojektide väljamõtlemise, planeerimise, kavandamise, nendealaste hangete korraldamise, nende rakendamise ja nende üle teostatava järelevalve haldus- ja tehnilise suutlikkuse parandamise meetmed;
 - riskide, sh kliimamuutustest taristule tuleneva võimaliku mõju hindamine ja vajaduse korral kavandatud meetmed kliimale vastupidavuse suurendamiseks;
 - kasvuhoonegaaside heite vähendamise meetmed;

⁶⁰ EÜT L 75, 15.3.2001, lk 29.

- (f) investeerimiskava, mida tuleb korrapäraselt ajakohastada ja mis sisaldab järgmist:
- artikli 2 lõikes 2 osutatud transporditaristu laiendamise, uuendamise või ümberkorraldamise projektide loetelu iga põhivõrgukoridoris kasutatava transpordiliigi kohta;
 - seotud rahastamiskava, kus on märgitud eri rahastamisallikad rahvusvahelisel, riiklikul, piirkondlikul, kohalikul ja liidu tasandil, sh võimaluse korral sihtotstarbelise ristfinantseerimise süsteemid ja erakapital, ning juba võetud kulukohustuste summa ja vajaduse korral viide liidu rahastamisprogrammidega ettenähtud liidupoolsele toetusele.
2. Komisjon võtab asjaomaste liikmesriikide esitatud koridoriarengukava põhjal vastu otsuse iga põhivõrgukoridori kohta.
3. Põhivõrgukoridoride rakendamise toetamiseks võib komisjon võtta vastu põhivõrgukoridore käsitlevaid rakendusotsuseid. Need otsused võivad:
- (a) sisaldada investeerimiskavasid, seotud kulusid ja rakendamise ajakava, mis on vajalik, et rakendada põhivõrgukoridore kooskõlas käesoleva määruse eesmärkidega;
 - (b) määrata kindlaks kõik meetmed väliskulude, eelkõige kasvuhoonegaaside heite ja müra vähendamiseks ning uute tehnoloogialahenduste kasutuselevõtu edendamiseks liikluse ja läbilaskevõime juhtimisel;
 - (c) näha ette muud meetmed, mis on vajalikud koridori arengukava rakendamiseks ning põhivõrgukoridoride taristu tõhusaks kasutamiseks.

Need rakendusaktid võetakse vastu artikli 55 lõikes 2 osutatud nõuandemenetluse kohaselt.

V PEATÜKK

ÜLDSÄTTED

Artikkel 54

Ajakohastamine ja aruandlus

1. Liikmesriigid teavitavad komisjoni üleeuroopalise transpordivõrgu interaktiivse geograafilise ja tehnilise infosüsteemi (TENtec) kaudu pidevalt ühishuviprojektide elluviimisel tehtud edusammudest ja sel eesmärgil tehtud investeeringutest.

Liikmesriigid esitavad komisjonile ülevaated riiklikest kavades ja programmides, mille nad koostavad üleeuroopalise transpordivõrgu arendamiseks, eelkõige seoses põhivõrguga. Liikmesriigid saavad vastuvõetud riiklikud kavad ja programmid komisjonile tutvumiseks.

2. Komisjon avaldab iga kahe aasta tagant pärast käesoleva määruse jõustumist ja pärast konsulteerimist artiklis 54 osutatud komiteega suuniste rakendamise eduaruande, mis esitatakse Euroopa Parlamendile, nõukogule, Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomiteele ning Regioonide Komiteele.
3. Komisjonile antakse volitused võtta kooskõlas artikliga 56 vastu delegeeritud õigusakte, et artiklites 16, 24, 29 ja 33 sätestatud mahumääradest tulenevaid võimalikke muutusi arvesse võttes kohandada I, II ja III lisa. Komisjon peab lisade kohandamisel:
 - (a) lisama üldvõrku need logistikaplatvormid, kaubaterminalid, siseveesadamad, meresadamad ja lennuväljad, mille viimase kahe aasta keskmine veomaht ületab asjaomase määra;
 - (b) arvama üldvõrgust välja need logistikaplatvormid, kaubaterminalid, siseveesadamad, meresadamad ja lennuväljad, mille viimase kuue aasta keskmine veomaht on asjaomasest määrast väiksem;
 - (c) kohandama maantee-, raudtee- ja siseveeteetaristu kaarte nii, et need kajastaksid võrgu valmimisel saavutatud edusamme. Komisjon ei luba nende plaanide korrigeerimisel teha marsruutide kooskõlastamises muid muudatusi, kui on lubatud asjaomase projekti jaoks loa andmise menetlusega.

Punktide a ja b kohased kohandused peavad põhinema viimastel kättesaadavatel Eurostati avaldatud statistilistel andmetel.

4. Üleeuroopalisest transpordivõrku äsja lisatud taristuga seotud ühishuviprojektid on artikli 7 lõike 5 alusel abikõlblikud alates lõike 3 kohaste delegeeritud õigusaktide jõustumise kuupäevast.

Üleeuroopalisest transpordivõrgust välja jäetud taristuga seotud ühishuviprojektid ei ole enam abikõlblikud alates lõike 3 kohaste delegeeritud õigusaktide jõustumise kuupäevast. Abikõlblikkuse lõppkuupäev ei mõjuta komisjoni poolt enne seda kuupäeva tehtud rahastamis- või toetamisotsuseid.

Artikkel 55

Komitee

1. Komisjoni abistab komitee. Kõnealune komitee on komitee määruse (EL) nr 182/2011 tähenduses.
2. Käesolevale lõikele viitamisel kohaldatakse määruse (EL) nr 182/2011 artiklit 4.

Artikkel 56

Delegeerimine

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

2. Komisjonile antakse artikli 54 lõike 3 kohased delegeeritud õigusaktide vastuvõtmise volitused määramata tähtajaks alates [määruse jõustumise kuupäev].
3. Euroopa Parlament või nõukogu võib artikli 54 lõikes 3 osutatud volitused igal ajal tühistada. Tühistamisotsusega lõpetatakse selles otsuses nimetatud volituste delegeerimine. Otsus jõustub järgmisel päeval pärast selle avaldamist *Euroopa Liidu Teatajas* või otsuses kindlaksmääratud hilisemal kuupäeval. See ei mõjuta juba jõustunud delegeeritud õigusaktide kehtivust.
4. Niipea kui komisjon on delegeeritud õigusakti vastu võtnud, teeb ta selle samal ajal teatavaks Euroopa Parlamendile ja nõukogule.
5. Artikli 54 lõike 3 kohaselt vastu võetud delegeeritud õigusakt jõustub üksnes juhul, kui Euroopa Parlament ega nõukogu ei ole kahe kuu jooksul pärast selle õigusakti Euroopa Parlamendile ja nõukogule teatavakstegemist esitanud selle kohta vastuväiteid või kui nii Euroopa Parlament kui ka nõukogu on enne selle tähtaja möödumist komisjonile teatanud, et neil ei ole õigusaktile vastuväiteid. Seda tähtaega pikendatakse Euroopa Parlamendi või nõukogu taotlusel kahe kuu võrra.

Artikkel 57
Läbivaatamine

Komisjon vaatab hiljemalt 31. detsembriks 2023 läbi põhivõrgu rakendamise, hinnates käesoleva määruse täitmist ja selle rakendamisel tehtud edusamme.

Artikkel 58
Ühine kontaktasutus

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

Artikkel 59
Põhivõrgu valmimise hilinemine

1. Kui põhivõrguga seotud tööd alustatakse või see lõpetatakse märkimisväärse viivitusega, palub komisjon asjaomastel liikmesriikidel hilinemist kolme kuu jooksul põhjendada. Komisjon konsulteerib saadud vastuse põhjal asjaomaste liikmesriikidega, et lahendada hilinemise tinginud probleem.
2. Komisjon võib põhivõrgu rakendamise üle teostatava aktiivse järelevalve osana ning proportsionaalsuse ja subsidiaarsuse põhimõtet nõuetekohaselt arvesse võttes otsustada võtta asjakohaseid meetmeid.
3. Euroopa Parlamenti ja liikmesriike teavitatakse võetud meetmetest viivitamata.

Artikkel 60
Kooskõla liidu õiguse ja poliitikaga

Käesoleva määruse alusel võetud meetmete puhul võetakse arvesse asjakohast liidu poliitikat, eelkõige konkurentsi-, turulepääsu-, keskkonnakaitse-, tervishoiu-, säästva arengu ja riigihankepoliitikat.

Artikkel 61
Edendamine ja hindamine

Komisjon edendab ja hindab üleeuroopalise transpordivõrgu poliitika arengut ja üldist rakendamist.

Artikkel 62
Kehtetuks tunnistamine

Otsus nr 661/2010/EL tunnistatakse kehtetuks.

Otsust nr 611/2010/EL kohaldatakse ka edaspidi kõikide määrusel (EÜ) nr 680/2007⁶¹ põhinevate rahastamisotsuste suhtes.

Artikkel 63
Jõustumine

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

Käesolev määrus on tervikuna siduv ja vahetult kohaldatav kõikides liikmesriikides.

[koht],

Euroopa Parlamendi nimel
president

Nõukogu nimel
eesistuja

⁶¹ Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus (EÜ) nr 680/2007, 20. juuni 2007, millega kehtestatakse ühenduse rahalise abi andmise üldeeskirjad üleeuroopaliste transpordi- ja energiavõrkude valdkonnas, ELT L 162, 22.6.2007, lk 1.