

ET

ET

ET



EUROOPA ÜHENDUSTE KOMISJON

Brüssel 11.12.2008
KOM(2008) 852 lõplik

2008/0247 (COD)

Ettepanek:

EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU MÄÄRUS

konkurentsivõimeliseks kaubaveoks kasutatava Euroopa raudteevõrgustiku kohta

{SEK(2008) 3028}

{SEK(2008) 3029}

(komisjoni esitatud)

SELETUSKIRI

1. RAUDTEEKAUBAVEO ARENDAMISEGA SEOTUD ÜLESANDED

1.1. Säätva transpordisüsteemi väljaehitamine – ühenduse peamine eesmärk

Ühenduse vajadus täita endale võetud kohustusi seoses kasvuhoonegaaside vähendamise ja oma majanduse keskkonnamõju parandamisega ning järjest rangemad piirangud energiaressursside kasutamisele on ühenduse transpordipoliitika väga olulisteks komponentideks.

Ühendus soovib rajada oma kodanike ja ettevõtjate jaoks võimalikult korraliku ja tõhusalt toimiva transpordisüsteemi. Sel eesmärgil teeb komisjon oma transpordipoliitika valge raamatu¹ vahekokkuvõttes ettepaneku keskenduda ühendvedude arengule, s.t veoliikide tõhusamale kasutusele ühe- või mitmeliigilises veos.

Nimetatud areng tugineb eelkõige toimiva üle-euroopalise transpordi siseturu loomisele. Õhu- ja maanteetranspordi valdkonnas on juba selles suunas mitmeid edusamme tehtud. Kuid raudteetranspordis on vaja veel palju ära teha.

1.2. Ülesanded raudteetranspordi vallas

Raudtee-kaubaveoteenuste turg on konkurentsile avatud juba alates 1. jaanuarist 2007. Aja jooksul väljakujunenud ettevõtjad on ümber struktureerunud või on see neil teoksil. Samuti on turule tulnud uusi ettevõtjaid. Raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjate poolt raudtee-ettevõtjatele osutatavate teenuste kvaliteet on paljudes liikmesriikides madal ning selle taset tuleb tõsta. Seega võiks paljudes ELi piirkondades raudteetranspordi alane nõudlus lähiaastatel tunduvalt suurenedada.

Raudtee-kaubaveoteenuste turg, millest umbes poole moodustavad rahvusvahelised teenused, ei saa korralikult areneda, kui raudteeinfrastruktuur ei suuda raudtee-kaubaveo ettevõtjatele pakkuda paremat teenust. Kitsaskoha ületamiseks tuleb lahendada hulk probleeme: nii investeeringute tegemisel kui ka läbilaskevõimsuse ja liikluse parema korraldamise vallas pööratakse kaubarongiliiklusega võrreldes liiga palju tähelepanu reisirongiliiklusele ning seetõttu on raudtee-kaubavedu enamikus liikmesriikides ebasoodsamas olukorras; riiklike raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjate tegevus on veel liialt ebaefektiivne, raudteeinfrastruktuuri ja teiste veoliikide vahelised ühendused ei ole piisavalt tõhusad või on liiga piiratud.

Seega peavad raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjad suurendama omavahelist koostööd. Reisijate- ja kaubaveo kombineeritud vedu tuleb erinevalt juhtida, vähemalt kaubaliikluse jaoks olulistel liinidel. Seega on ühendvedude arendamiseks väga oluline anda raudtee-kaubaveo ettevõtjate käsutusse piisavas koguses ühendveorajatisi kvaliteetse teenuse osutamiseks, mis on kaasaegse raudtee-kaubaveo turu strateegiline lüli.

Ilma selleta ei saa raudtee-kaubavedu korralikult areneda ning täita täies ulatuses oma rolli ühendvedude ülesehitamisel Euroopas.

¹ KOM(2006) 314 (lõplik), 22.6.2006.

2. PARANDADA RAUDTEEKAUBAVEO ETTEVÕTJATELE OSUTATAVA INFRASTRUKTUURI TEENUSE KVALITEETI ERI RAUDTEEVÕRGUSTIKUS

2.1. Tänapäevased meetmed

Viimastel aastatel on nii riigi kui ühenduse tasandil tehtud mitmeid algatusi, et parandada raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjate teenuse taset. Investeeringute ratsionaalset korraldamist, uute tehnoloogiate kasutuselevõttu ja üha keerukamate infrastruktuuri haldamise eeskirjade kehtestamist arendatakse üha edasi.

Mitme järjestikuse raudteepaketi vastuvõtmine Euroopa tasandil on ajendanud liikmesriike oma raudteed kaasajastama ning riigisiseseid süsteeme integreerima. Esimese, teise ja kolmanda raudteepaketi direktiivid, mis sisaldavad sätteid infrastruktuurile juurdepääsu ja kasutustasude kehtestamise, infrastruktuuri läbilaskevõimsuse ja liikluse korraldamise, raudtee ohutuse ja koostalitlusvõime edendamise kohta, moodustavad Euroopa õigusliku ja poliitilise raamistiku, mis aitab kaasa raudtee kaasajastamisele.

Lisaks sellele aitavad üleeuroopaline transpordivõrgu programm (TEN-T), Euroopa raudteeliikluse juhtimissüsteemi (ERTMS) väljaarendamine ja levik ning kaubaveoteenuste telemaatiliste seadmete koostalituse tehniline kirjeldus (TAF KTK) kaasa koostalitlusvõime arengule ning Euroopa raudteeinfrastruktuuri ühtsele ja paremale haldamisele. Euroopa raudteeliikluse juhtimissüsteemi (ERTMS) levikuga seoses määratleti näiteks rahvusvahelised kaubaveokoridorid. Nende loomise tulemusel kujunes välja aktiivne koostöö raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjate vahel. Lisaks sellele otsustasid raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjad koonduda organisatsiooni RailNetEurope, mis pakub mitmeid teenuseid rahvusvahelise kaubaveo ettevõtjatele ning ergutab raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjate vahelist koostööd läbilaskevõime korraldamisel.

2.2. Lahendamata probleemid

Kõik need algatused aitavad parandada infrastruktuuride haldamist. Algatusi peab veelgi tõhustama ning nende elluviimist kiirendama, et saavutada vajalik areng raudteevõrkude integreerimisel ja raudteekaubaveo edendamisel. Selleks on vaja eelkõige parandada ja tugevdada:

- raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjate vahelist koostööd, et kaotada raudteekaubaveo piirangud ja optimeerida rahvusvahelisel tasandil ja eeskätt kõige olulisematel liinidel investeeringute tegemist ja liinide läbilaskevõimsuse kasutamist;
- raudteed teenindavate ühendveoterminalide arengut ja haldamist.
- kaubaveoks ettenähtud infrastruktuuri kvaliteeti ja usaldusväärust.

Loodud ERTMSi koridoride raames teevad liikmesriigid ja raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjad koostööd peamiselt investeeringute vallas ning see koostöö erineb tunduvalt oma intensiivsusest erinevate koridoride lõikes. Lisaks sellele ei ole veel olulisi samme astunud parema tasakaalu saavutamiseks raudteevõrgustiku kasutamisel erinevate veoliikide vahel, kuigi see on peamine eeltingimus Euroopa raudtee-kaubaveoteenuste kvaliteedi parandamiseks. (vt teatis KOM(2008) 536 raudtee-kaubaveoteenuste kvaliteet).

3. VAJADUS UUTE ALGATUSTE JÄRELE

3.1. Sidusrühmad soovivad, et ühendus võtaks kõnealusel vallas meetmeid

Komisjon võttis oma 18. oktoobri 2007. aasta teatises „Põhiliselt kaubaveoks kasutatava raudteevõrgustiku suunas” endale ülesandeks esitada 2008. aastal ettepanekud põhiliselt kaubaveoks kasutatavate rahvusvaheliste raudteekoridoride koordineeritud väljaehitamise kohta. Selline lahendus oli eelistatum võrreldes üksnes kaubaveoks kasutatavate raudteekoridoride loomisega, mida peeti liiga ulatuslikuks ja kalliks ning mille elluviimist liiga aeganõudvaks. Pärast nimetatud kohustuse võtmist pidas komisjon ulatuslikke konsultatsioone asjaomaste sidusrühmadega.

Kõigepealt määratles ligikaudu viisteist valdkonna eksperti komisjoni talitlustega koostöös raudteekaubaveo infrastruktuuri seotud probleemid ning nende lahendused. Töörühma tehtud järeldused, mis on koondatud aruandesse, kus on ka loetletud soovitusel sekkumisvaldkondade kaupa, on võetud põhiliselt aluseks käesoleva ettepaneku koostamisel.

Teises etapis viidi läbi avalik arutelu. See andis huvitatud isikutele, liikmesriikidele, raudtee-ettevõtjatele, raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjatele, tööstusettevõtjatele, ühingutele ja vedajatele võimaluse väljendada oma seisukohti kõnealusel teemal ja avaldada oma arvamust komisjoni ettepanekute suhtes.

Nende kahe arutelu peamine järeldus on, et konkurentsivõimeliseks kaubaveoks kasutatavate rahvusvaheliste raudteekoridoride väljaehitamine lähitulevikus aitaks oluliselt kaasa raudtee konkurentsivõime parandamisele.

Lisaks sellele kutsus Euroopa Liidu Nõukogu 7. ja 8. aprillil 2008 komisjoni üles „töötama välja meetmed, mis võimaldavad tõhusamalt kasutada rahvusvahelisi raudtee-kaubaveo teenuseid, tugevdades raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjate vahelist koostööd raudtee kasutamise ja investeeringute vallas, määratledes rahvusvahelised koridorid, sealhulgas ühendveo raudteelõigud, kus tuleb tagada rahvusvahelise raudteeliikluse tõhus toimimine nii läbilaskevõime tõstmise kui investeeringute kavandamise kaudu, samuti tagada piisavalt arvukate usaldusväärsete rongi liinide olemasolu.” Euroopa Parlament, kes esitas samal teemal oma aruande, Majandus- ja Sotsiaalkomitee ning Regioonide Komitee on samuti avaldanud soovi, et need küsimused leiaksid võimalikult kiire lahenduse.

3.2. Määrus konkurentsivõimeliseks kaubaveoks kasutatava Euroopa raudteevõrgustiku kohta ning seda täiendavad meetmed

Võttes arvesse kõiki esitatud seisukohti, kaalus komisjon kolme erinevat valikuvõimalust (mitte algatada uusi meetmeid, tugevdada juba olemasolevaid meetmeid ja vajaduse korral võtta uusi poliitilisi meetmeid, kavandada uusi õiguslikke meetmeid), mis aitaksid luua rahvusvahelistest koridoridest koosneva konkurentsivõimeliseks kaubaveoks kasutatava Euroopa raudteevõrgustiku. Komisjon viis läbi valikuvõimaluste kvalitatiivsete ja kvantitatiivsete mõjude hindamise².

Analüüsi tulemusel jõuti järeldusele, et kolmandal variandil on kõige positiivsemad mõjud ning see annaks terve rea tagatise nii ühendusele kui liikmesriikidele endile koostöö

² Komisjoni talituste töödokument KOM.

edendamiseks kõnealuse eesmärgi saavutamise nimel. Selle variandi puhul on suurimaks probleemiks ajakulu, mis on seotud uute õiguslike meetmete vastuvõtmise ja jõustumisega.

Need järeldused, vajadus saavutada riigisiseste raudteeinfrastruktuuri võrkude integreerimisprotsessi kiire areng, et lähendada raudteed teiste veoliikidega, ning vajadus ühtlustada selleks väga täpselt kaubaveokoridori infrastruktuuri haldamise eeskirjad on ajendanud komisjoni tegema parlamendile ja nõukogule ettepaneku võtta vastu määrus konkurentsivõimeliseks kaubaveoks kasutatava Euroopa raudteevõrgustiku väljaehitamise kohta.

Komisjoni määruse ettepanekus käsitletakse eelkõige koridoride valiku ja nende haldamisega seotud menetlusi, samuti omadusi, mis neil koridoridel peavad olema. Määrus on jätk eespool nimetatud algatustele ja õigusaktidele, näiteks TEN-T programmile, ERTMSi koridoridele ja raudteevedu käsitlevatele ühenduse kehtivatele õigusaktidele.

Et vastata kiiresti tegutsemise vajadusele ning et julgustada ja suunata käesoleva algatusega samadel eesmärkidel elluviidavaid tegevusi, soovib komisjon täiendada oma määruse ettepanekut ka teiste algatustega. Komisjon kavatses ergutada liikmesriikide vaheliste ühingute moodustamist, mis tegeleksid koridoride väljaehitamise ja investeringute ühise kavandamisega. Komisjon kavatses kutsuda regulaarselt kokku liidu raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjad, et soodustada heade tavade vahetamist ning arutelda ühist huvi pakkuvatel teemadel.

Lisaks sellele pakub TEN-T poliitika praegu toimuv ülevaatamine võimaluse viia kõnealune algatus kooskõlla TEN-T poliitikaga, mis võimaldab näha ette saavutatava sünergia olulisi mõjusid seoses Euroopa jaoks oluliste infrastruktuuride tõhusama väljaehitamise ja kasutamise eesmärgil võetavate meetmetega ning tehtavate investeringutega.

4. MÄÄRUSE ETTEPANEKU ÜLDPÕHIMÕTTED

Käesolev ettepanek on kooskõlas subsidiaarsuse põhimõttega. Ettepanek sisaldab raudteeinfrastruktuuride riikidevahelist haldamist reguleerivaid sätteid, mida liikmesriigid ei saa üksinda ellu viia. Ettepanek on kooskõlas proportsionaalsuse põhimõttega. Ettepanekus on määratletud liikmesriikide ja raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjate ühised eesmärgid ja menetlusnõuded. Kokkuvõttes täiendab käesolev ettepanek kehtivaid raudteelaseid õigusnorme ning lähtub nendest. Ettepanek lihtsustab nende õigusnormide tõlgendamist ning osaleb seeläbi ühenduse tasandil otsustatud õigusaktide lihtsustamise protsessis.

Käesolev ettepanek on jaotatud viieks peatükiks, millest kolmes käsitletakse konkurentsivõimeliseks kaubaveoks kasutatava Euroopa raudteevõrgustiku kontseptsiooni ja haldamist; infrastruktuuri, terminalidesse ja nende varustusse tehtavaid investeringuid ning lisaks raudteekoridoride kasutamist. Esimene peatükk sisaldab üldsätteid ja viies peatükk lõppsätteid.

Iga raudteekoridori puhul on kavandatavate sammude aluseks regulaarselt läbiviidav turuanalüüs, pidevad kliendiküsitlused ning rakenduskava koostamine, mis sisaldab meetmeid klientide vajaduste rahuldamiseks ja määruse ettepaneku sätete täitmise tagamiseks. Meetmete elluviimise eest vastutavad infrastruktuuride ja terminalide haldajad asjaomase koridori väljaehitamise tegelevate liikmeriikide toetusel ja ergutusel.

4.1. Konkurentsivõimeliseks kaubaveoks kasutatava Euroopa raudteevõrgustiku määratlemine ja haldamine

Teises peatükis on sätestatud kõigepealt liikmesriikide kohustused seoses konkurentsivõimeliseks kaubaveoks kasutatavate rahvusvaheliste raudteekoridoride väljaehitamise ja nende koridoride valiku protseduur. Need sätted peavad tagama ühelt poolt kavandatavate koridoride kvaliteedi ja teiselt poolt erinevate kavandatavate koridoride ühilduvuse. Peatükis on ka sätestatud, et kõik liikmesriigid, kellel ei ole kõnealuse eesmärgiga kokkusobimatuid geograafilisi iseärasusi, osalevad konkurentsivõimeliseks kaubaveoks kasutatava Euroopa raudteevõrgustiku väljaehitamisel.

Kavandatav meetod jaguneb järgnevalt: õigusaktidega määratakse liikmesriikide üldine kohustus ehitada välja TEN-T sisesed kaubaveokoridorid; liikmesriigid otsustavad ühiselt, millised koridorid nad soovivad välja ehitada; liikmesriikide valik kinnitatakse ühenduse tasandil komiteemenetlusega pärast kavandatava koridori sobivuse ning kõigi teiste kavandatavate kaubaveokoridoridega ühilduvuse analüüsimist.

Teises peatükis on määratletud ka iga kaubaveokoridori haldusorgani põhiomadused. Komisjon toetub ERTMi koridoride ja RailNetEurop poolt rajatud koridoride raames omandatud kogemustele, ekspertide rühma tõstatatud küsimustele ning nimetatud põhiomaduste määramiseks peetud avaliku arutelu tulemustele. Üldiselt ilmnes, et selle ülesande täitmiseks on hädavajalik luua rahvusvaheline struktuur, mis ergutaks liikmesriikide ja raudteefrastruktuuri-ettevõtjate vahelist koostööd koridori raames.

4.2. Investeeringud

Kolmandas peatükis on täpsustatud, milliseid kohustusi tuleb täita kaubaveokoridori tasandil seoses investeeringute koordineerimise ja kavandamisega, samuti seoses erinevate võrkude koostalitlusvõime ja rongide veomahu parandamisega. Koostalitlusvõime arendamine võimaldab saavutada olulist võitu raudteekaubaveo läbisõiduajajas, läbilaskevõimes ja tootlikkuses. Rongide veomahu parandamine, näiteks koridoris liiklevate rongide suurima lubatud pikkuse tõstmise teel, võimaldab samuti efektiivselt tõsta raudteekaubaveo tootlikkust.

Selles peatükis teeb komisjon ka ettepaneku määratleda iga koridori tasandil strateegiliste terminalide võrk. Kõnealuse algatuse õnnestumiseks on tegelikult kõige olulisem tagada iga kaubaveokoridori hea ühendus ülejäänud võrgu ja teiste, näiteks meresadamates või sisemaal kasutatavate veoliikidega. Seega peab igal koridoril olema tõhus strateegia eelkõige ühendveoterminalide arendamiseks ja nende läbilaskevõime viimiseks vastavusse koridori kaubaveoliikluse vajadustega.

4.3. Kaubaveokoridori kasutamine

Neljandas peatükis käsitletakse seitset põhiküsimust: koostalitlusvõime arendamine; liikluse parem kooskõlastamine ühelt poolt raudteefrastruktuuri-ettevõtjate ja teiselt poolt raudteefrastruktuuri-ettevõtjate ja terminalide haldajate vahel; infrastruktuuridele ja terminalidele juurdepääsu parandamine; kaubarongide soodne kohtlemine rongiliinide eraldamisel ja liikluse korraldamisel; järelevalve teenuse kvaliteedi üle kaubaveokoridoris; koostöö kontrolliasutuste vahel.

Kaubaveokoridori kasutamise parem kooskõlastamine peaks võimaldama piiratud kuludega tõsta rahvusvahelise kaubaveo tulemuslikkust kõnealuses koridoris. See eeldab näiteks, et rongiliini taotlejale võimaldatakse universaalteenistuse teenindust rongiliini taotlemisel mitmes erinevas võrgus. Mõju hindamine näitas lisaks, et terminalide ja peamise infrastruktuuri kasutamise tõhus kooskõlastamine võimaldab tõsta tunduvalt raudteekaubaveo tulemuslikkust. See aitaks vähendada rongide ooteaega terminalidesse või terminalieelsetesse peamistesse infrastruktuuridesse pääsemiseks.

Kaubarongi tõhusaks liiklemiseks vajalikele teenustele juurdepääsu tingimusi ja viise käsitleva teabe kvaliteet võimaldab lisaks ka mittediskrimineerivat juurdepääsu kaubaveokoridori infrastruktuuri osutatavatele teenustele.

Kaubarongide ja reisirongide vahelise tasakaalu saavutamiseks on eesmärgiks seatud tagada kaubarongide jaoks kvaliteetsed ja usaldusväärsed liinid ning omavahel hästi ühilduvatest riigisisestest raudteeliinidest koosnevad rahvusvahelised liinid. Vaadeldavas peatükis käsitletakse ka kaubarongide paremat kohtlemist liikluse kasutamise tasandil. Selleks tuleb tagada raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjate poolt raudteekaubaveole osutatavate teenuste usaldusväärsus ja kvaliteet. Nendel tagatistel, mis raudteekaubaveol üldiselt puuduvad, peaks olema mõõdetav mõju reisijateveo tulemuslikkuse parandamisele. Lisaks sellele ei tohiks need tagatised kujuneda liiga tugevaks piiranguks, mis võiks kahjustada infrastruktuuri optimaalset haldamist.

Eespool kirjeldatud meetmetel peab olema positiivne mõju raudteekaubaveo tulemuslikkusele, mida tuleb mõõta ja korrapäraselt analüüsida. Sel põhjusel on neljandas peatükis sätestatud, et iga koridor on kohustatud määratlema regulaarselt ajakohastatavad tulemuslikkuse näitajad.

Ettepanek:

EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU MÄÄRUS

konkurentsivõimeliseks kaubaveoks kasutatava Euroopa raudteevõrgustiku kohta

(EMPs kohaldatav tekst)

EUROOPA PARLAMENT JA EUROOPA LIIDU NÕUKOGU,

võttes arvesse Euroopa Ühenduse asutamislepingut, eriti selle artikli 71 lõiget 1,

võttes arvesse komisjoni ettepanekut³,

võttes arvesse Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee arvamust⁴,

võttes arvesse Regioonide Komitee arvamust⁵,

toimides asutamislepingu artiklis 251 sätestatud korras⁶

ning arvestades järgmist:

- (1) Majanduskasvu ja tööhõivet käsitleva Lissaboni strateegia ning ühenduse säästva arengu strateegia raames on raudteeveo, eelkõige kaubaveo siseturu loomisel oluline roll jätkusuutliku liikuvuse saavutamisel.
- (2) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 26. veebruari 2001. aasta direktiiv 2001/14/EÜ raudteeinfrastruktuuri läbilaskevõimsuse jaotamise, raudteeinfrastruktuuri kasutustasude kehtestamise ja ohutustunnistuste andmise kohta⁷ on oluliseks etapiks raudteeveo siseturu loomisel.
- (3) Et olla konkurentsivõimeline teiste veoliikidega võrreldes, peab rahvusvahelistele ja riigisisestele raudteekaubaveo-teenustele, mis on konkurentsile avatud alates 1. jaanuarist 2007, olema tagatud raudteeinfrastruktuur, mis on kõrge kvaliteediga, s.t võimaldab osutada kaubaveo teenuseid heades tingimustes nii äritegevuse tõhususe kui läbilaskeaja osas, ning usaldusväärne, s.t pakutav teenus vastab realselt raudtee-ettevõtjatega sõlmitud kokkulepetes võetud kohustustele.

³ ELT C [...] [...], lk [...].

⁴ ELT C [...] [...], lk [...].

⁵ ELT C [...] [...], lk [...].

⁶ Euroopa Parlamendi aramus [kuupäev] ja nõukogu ühisseisukoht [kuupäev].

⁷ EÜT L 75, 15.3.2001, lk 29.

- (4) Euroopa Liidu Nõukogu otsustas oma 7. ja 8. aprillil 2008 toimunud istungil, et tuleb soodustada infrastruktuuride tõhusat kasutamist ja vajaduse korral parandada raudteeinfrastruktuuri läbilaskevõimsust Euroopa ja riigi tasandil võetavate meetmetega, eelkõige õigusaktidega.
- (5) Sellega seoses võimaldaks konkurentsivõimeliseks kaubaveoks kasutatava raudteevõrgustiku väljaehitamine, kus kaubarongide liiklemiseks oleks loodud head tingimused ja võimalus kergesti liikuda ühest riigisisest võrgust teise, parandada infrastruktuuri kasutamise tingimusi.
- (6) Raudteeinfrastruktuuri vallas tehtud algatused näitavad, et konkurentsivõimeliseks kaubaveoks kasutatava Euroopa raudteevõrgustiku väljaehitamise kõige sobivamaks viisiks on rahvusvaheliste koridoride loomine, mis vastavad kaubaveoturu ühe või mitme segmendi selgelt määratletud erivajadustele.
- (7) Konkurentsivõimeliseks kaubaveoks kasutatav raudteevõrgustik tuleb rajada kooskõlas üleeuroopalise transpordivõrguga (TEN-T). Selleks on vajalik nende kahe võrgustiku kooskõlastatud arendamine, eelkõige raudteekaubaveo rahvusvaheliste koridoride integreerimine olemasoleva TEN-T võrguga. Lisaks sellele tuleb kehtestada ühenduse tasandil ühtsed kaubaveokoridore käsitlevad eeskirjad. Vajaduse korral võib nende koridoride loomist rahaliselt toetada TEN-T programmi⁸ raames.
- (8) Kaubaveokoridori raames peaks tagama liikmesriikide ja asjaomaste raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjate vahelise tõhusa koostöö, andma raudteekaubaveole piisava eelistuse, rajama tõhusad ja piisavad ühendused teiste veoliikidega ning looma soodsad tingimused raudteekaubaveo teenuse pakkujate vahelise konkurentsi arenguks.
- (9) Kaubaveokoridori loomist tuleks analüüsida ja see tuleks heaks kiita ühenduse tasandil läbipaistvate selgelt määratletud kriteeriumide ja menetluse alusel, mis jätavad liikmesriikidele ja raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjatele piisavad otsustus- ja juhtimisõigused, mis võimaldavad neil võtta oma erivajadustele vastavaid meetmeid.
- (10) Liikmesriikide ja raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjate vahelise koostöö ergutamiseks peaks iga kaubaveokoridori toetama üks haldusorgan, mille moodustavad vastava kaubaveokoridori erinevad raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjad.
- (11) Turu vajaduste rahuldamiseks tuleks kaubaveokoridori loomise kord esitada rakenduskavas, mis peaks sisaldama raudteekaubaveo tõhususe parandamiseks vajalike meetmete määramist ja nende elluviimise ajakava. Lisaks sellele tuleks kaubaveokoridori loomiseks kavandatavate ja rakendatavate meetmete vastavuse tagamiseks kaubaveokoridori kasutajate vajadustele või ootustele nendega regulaarselt konsulteerida selgelt määratletud menetluskorra alusel.
- (12) Et tagada kaubaveokoridori infrastruktuuri ühilduvus ja pidev läbilaskevõimsus, peavad liikmesriigid ja asjaomased raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjad omavahel kooskõlastama kaubaveokoridori investeringute tegemist ja kavandama neid

⁸ EÜT L 228, 23.9.1995, lk 1 muudetud Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusega (EÜ) nr 1655/1999 (EÜT L 197, 29.7.1999, lk 1) ja Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusega (EÜ) nr 807/2004 (ELT L 143, lk 46, 30.4.2004).

kaubaveokoridori vajadustest lähtudes. Investeeringute kava tuleb avaldada, et tagada teabe kättesaadavus kaubaveokoridori kasutusloa taotlejale. Investeeringute kava peaks sisaldama toetusprojekte koostalitlusvõimeliste süsteemide arendamiseks ja rongide veomahu suurendamiseks.

- (13) Samal põhjusel tuleb kaubaveokoridori tasemel kooskõlastada ka rasked hooldustööd, mis omavad väga tihti olulist mõju raudteeinfrastruktuuri läbilaskevõimsusele, ning pidevalt avaldada selle kohta ajakohastatud teavet.
- (14) Kaupade ühendveoteenuste arendamiseks vajalike infrastruktuuride ja süsteemide rajamine on samuti vajalik ühenduse raudteekaubaveo arengu soodustamiseks.
- (15) Asjaomased liikmesriigid ja pädevad riigisisised kaubaveokoridori ohutusasutused võivad sõlmida kokkuleppeid ühelt poolt sõidukite ja teiselt poolt rongijuhtide vastastikuse tunnustamise kohta. Kaubaveokoridoriga seotud liikmesriikide ohutusasutused peaksid tegema koostööd nende kokkulepete täitmise tagamiseks.
- (16) Et soodustada infrastruktuuri läbilaskevõimsuse taotluste rahuldamist rahvusvaheliste raudtee-kaubaveoteenuste osutamiseks, on asjakohane rakendada kõigi kaubaveokoridoride jaoks universaalteenust. Selleks tuleb kasutada olemasolevaid, eelkõige RailNetEurope'i algatusi. RailNetEurope'i puhul on tegemist raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjate vahelise koostööorganiga, mis osutab teatavaid teenuseid rahvusvahelistele raudteekaubaveo- ettevõtjatele.
- (17) Arvestades erinevate veoliikide sõiduplaanide erinevust on soovitatav jälgida, et kaubaveoinfrastruktuuri läbilaskevõimsuse taotlusi põhjendamatult ei kitsendataks reisijateveo vastavate taotlustega võrreldes, pidades eelkõige silmas nende taotluste sotsiaalmajanduslikku tähtsust. Infrastruktuuri kasutustasud peaksid sõltuma eraldatud rongiliini kvaliteedist ja usaldusväärsusest.
- (18) Vedude hilinemise ja graafiku täpsuse suhtes väga tundlikke kaupu vedavatele rongidele peaks tagama piisavad eelised liiklushäirete esinemise korral.
- (19) Kaubaveokoridoris raudtee-kaubaveoteenuste pakkujate vahelise konkurentsi arengu tagamiseks on soovitatav lisaks raudtee-ettevõtjatele või nende rühmitustele lubada ka teistel taotlejatel infrastruktuuri läbilaskevõimsuse taotlusi esitada.
- (20) Kaubaveokoridori haldamise optimeerimiseks ja rahvusvaheliste raudtee-kaubaveoteenuste parema sujuvuse ja toimivuse tagamiseks tuleb jälgida, et kaubaveokoridori erinevate võrkude vahel jaotuvate raudteeliikluse reguleerivate organite vahel toimiks tõhus koostöö. Et tagada raudteeinfrastruktuuride parem kasutamine, on vaja kooskõlastada nende infrastruktuuride ja kaubaveokoridoris asuvate strateegiliste terminalide haldamist.
- (21) Et soodustada kaubaveokoridori peamiste infrastruktuuride kasutamist käsitleva teabe kättesaadavust ja tagada mittediskrimineeriv juurdepääs kaubaveokoridoridele, on soovitatav anda kõigi rahvusvaheliste raudtee-kaubaveoteenuste pakkujate käsutusse kogu vastavat teavet koondav aruanne.
- (22) Et objektiivselt mõõta nende meetmete mõju kaubaveokoridori loomisele ja tagada tõhus järelevalve nende meetmete üle, tuleks välja töötada ja regulaarselt avaldada kaubaveokoridoris osutatavate teenuste tulemuslikkuse näitajad.

- (23) Et parandada heade tavade levitamist ja tagada tõhus järelevalve konkurentsivõimeliseks kaubaveoks kasutatava Euroopa raudteevõrgustiku haldamise üle, on soovitatav tugevdada komisjoni toetusel ühenduse raudteefrastruktuuri-ettevõtjate vahelist koostööd.
- (24) Võttes arvesse, et käesoleva määruse eesmärki, milleks on kaubaveokoridoridest koosneva konkurentsivõimeliseks kaubaveoks kasutatava Euroopa raudteevõrgustiku väljaehitamine, ei ole liikmesriigid üksi võimelised piisavas ulatuses saavutama ning see on paremini saavutatav ühenduse tasandil, võib ühendus võtta meetmeid kooskõlas asutamislepingu artiklis 5 osutatud subsidiaarsuse põhimõttega. Kooskõlas kõnealusest artiklist tuleneva proportsionaalsuse põhimõttega ei ületa käesolev määrus selle eesmärgi saavutamiseks vajalikke tingimusi.
- (25) Investeeringute kooskõlastamiseks ning raudtee läbilaskevõimsuse ja liikluse korraldamiseks tuleb kehtestada ausad eeskirjad, mis põhinevad koostööl raudteefrastruktuuri-ettevõtjate vahel, kes peavad osutama rahvusvahelise raudteekoridori raames raudteekaubaveo-ettevõtjatele kvaliteetset teenust.
- (26) Käesoleva määruse rakendamiseks vajalikud meetmed tuleks võtta kooskõlas nõukogu 28. juuni 1999. aasta otsusega 1999/468/EÜ, millega kehtestatakse komisjoni rakendusvolituste kasutamise menetlused.
- (27) Eelkõige tuleks komisjonile anda volitus otsustada käesoleva määruse rakendamise tingimused ja kriteeriumid. Et tegemist on üldmeetmetega, mille eesmärk on muuta käesoleva määruse vähemolulisi sätteid ja täiendada seda uute vähemoluliste sätetega, tuleb need meetmed vastu võtta vastavalt otsuse 1999/468/EÜ artiklis 5a osutatud kontrolliga regulatiivmenetlusele,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA MÄÄRUSE:

I PEATÜKK

ÜLDSÄTTED

Artikkel 1

Sisu ja kohaldamisala

1. Käesoleva määrusega kehtestatakse konkurentsivõimeliseks kaubaveoks kasutatavatest rahvusvahelistest raudteekoridoridest koosneva konkurentsivõimeliseks kaubaveoks kasutatava Euroopa raudteevõrgustiku (edaspidi „kaubaveokoridorid”) väljaehitamise ja organiseerimise eeskirjad. Määrusega kehtestatakse kaubaveokoridoride valiku ja organiseerimise eeskirjad, samuti investeeringute kavandamise ja raudtee läbilaskevõimsuse ja liikluse korraldamise ühtlustatud põhimõtted.
2. Käesoleva määrusega reguleeritakse raudteefrastruktuuride haldamist ja kasutamist riigisisesteks ja rahvusvahelisteks raudteevedudeks, välja arvatud:

- a) eraldiseisvad kohalikud ja piirkondlikud võrgud, mis on ette nähtud reisijateveo teenuste osutamiseks raudteel;
- b) võrgud, mis on ette nähtud üksnes linna- ja linnalähiliinide reisijateveo teenuste osutamiseks;
- c) piirkondlikud võrgud, mida kasutab piirkondlikeks kaubavedudeks üksnes raudtee-ettevõtja, kes ei kuulu direktiivi 91/440/EMÜ⁹ reguleerimisalasse, kuni kõnealuse võrgu läbilaskevõimsust soovib kasutada ka mõni teine taotleja;
- d) eraomandis olevad raudteeinfrastruktuurid, mis on ette nähtud üksnes infrastruktuuri omaniku oma kaubavedudeks.

Artikkel 2

Mõisted

1. Käesolevas määruses kasutatakse direktiivi 2001/14/EÜ artiklis 2 osutatud mõisteid.
2. Lisaks lõikes 1 osutatud mõistetele kasutatakse veel järgmisi mõisteid:
 - a) „kaubaveokoridor” – liikmesriikide ja vajaduse korral kolmandate Euroopa riikide territooriumile rajatud rongiliinid, mis ühendavad ühte või mitut strateegilist terminali ühe või mitme teise strateegilise terminaliga ning mis koosnevad ühest peateljest, alternatiivteedest ja neid ühendavatest liinidest, samuti raudteeinfrastruktuurid ja nende varustus kaubaterminalides, rongide sorteerimis- ja koostamisjaamad ning neid ühendavad liinid;
 - b) „rakenduskava” – dokument, milles on esitatud strateegia, meetmed ja vahendid, mida asjaomased isikud kavatsevad rakendada, et arendada kindlaksmääratud ajavahemikus vajalikke ja piisavaid kaubaveokoridori väljahitamiseks vajalikke tegevusi;
 - c) „rasked hooldustööd” – igasugune raudteeinfrastruktuuri ja selle varustuse hooldamine või parandamine, mis on vajalik rongide liiklemiseks kaubaveokoridoris, arvestades hoolduseks reserveeritud infrastruktuuri läbilaskevõimsust kooskõlas direktiivi 2001/14/EÜ artikliga 28;
 - d) „terminal” – kaubaveokoridoris asuv rajatis, mis on spetsiaalselt kohandatud kas kaubarongide lasti peale- ja/või mahalaadimiseks ning raudtee-kaubaveo teenuste ühendamiseks maantee-, mere-, jõe- ja õhuveo teenustega või kaubarongide koostamiseks või koosseisu muutmiseks;
 - e) „strateegiline terminal” – kaubaveokoridori terminal, mis on avatud kõigile taotlejatele ning millel on oluline roll kaubaveokoridoris toimivas raudteekaubaveos;
 - f) „universaalteenistus” – kaubaveokoridori raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjate asutatud ühisinstants, mis annab taotlejatele võimaluse taotleda ühest kohast ja

⁹ EÜT L 237, 24.8.1991, lk 25.

ühe toiminguna raudteeliini kasutamist vähemalt ühte riigipiiri ületaval teekonnal.

II PEATÜKK

KONKURENTSIVÕIMELISEKS KAUBAVEOKS KASUTATAVA EUROOPA RAUDTEEVÕRGUSTIKU KONTSEPTSIOON JA HALDAMINE

Artikkel 3

Kaubaveokoridoride valik

1. Kaubaveokoridori eesmärk on võimaldada rahvusvaheliste ja riigisiseste raudtee-kaubaveoteenuste kasutamist vähemalt kahe liikmesriigi territooriumil. Kaubaveokoridoril on järgmised omadused:
 - a) koridor on TEN-T osa;
 - b) koridor võimaldab raudteekaubaveo olulist arengut;
 - c) koridor on sotsiaal-majandusliku analüüsi kohaselt põhjendatud. Analüüsis käsitletakse mõju sellistele transpordisüsteemi osadele, kus kaubakoridori infrastruktuuri läbilaskevõimsuste eraldamine mõjutab märgatavalt reisijate- ja kaubavedu. See hõlmab ühtlasi peamiste mõjude analüüsi väliskulude puhul;
 - d) koridori toetatakse rakenduskavaga.
2. Kaubaveokoridori väljaehitamiseks või muutmiseks teevad ettepaneku asjaomased liikmesriigid. Selleks edastavad nad komisjonile koos asjaomaste raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjatega koostatud ettepaneku, võttes arvesse lisas esitatud kriteeriume.
3. Kaubaveokoridorid ehitatakse välja vastavalt järgmisele korrale:
 - a) hiljemalt üks aasta pärast käesoleva määruse jõustumist peab iga liikmesriik, millel on vähemalt kaks maismaapiiri teiste liikmesriikidega, vastu võtma vähemalt ühe kaubaveokoridori ehitamise ettepaneku;
 - b) hiljemalt kolm aastat pärast käesoleva määruse jõustumist peab iga liikmesriigi territooriumile lubama vähemalt:
 - i) ühe kaubaveokoridori,
 - ii) kaks kaubaveokoridori, kui asjaomase liikmesriigi raudteekaubaveo aastane maht on 30 miljardit tonnkilomeetrit või rohkem,
 - iii) kaks kaubaveokoridori, kui asjaomase liikmesriigi raudteekaubaveo aastane maht on 70 miljardit tonnkilomeetrit või rohkem.
4. Komisjon vaatab läbi lõikes 2 osutatud ettepanekud kaubaveokoridori väljaehitamiseks ja võtab vastavalt artikli 18 lõikes 3 osutatud regulatiivmenetlusele

vastu otsuse esimeste kaubaveokoridoride väljaehitamise kohta hiljemalt üks aasta pärast käesoleva määruse jõustumist. Ettepanekute läbivaatamisel lähtutakse lisas osutatud kriteeriumidest.

5. Kaubaveokoridori võivad kuuluda kolmandate Euroopa riikide raudteevõrkude osad. Vajaduse korral peavad need osad olema kooskõlas TEN-T poliitikaga.
6. Lõikes 4 osutatud kaubaveokoridore muudetakse ja täiendatakse järk-järgult kaubaveokoridori väljaehitamiseks või muutmiseks esitatud ettepanekute alusel ja pärast komisjoni otsuse vastuvõtmist vastavalt artikli 18 lõikes 3 osutatud regulatiivmenetlusele. Liikmesriikide ettepanekute läbivaatamisel lähtutakse lisas osutatud kriteeriumidest.
7. Kui kahe või enama liikmesriigi vahel tekivad lahkkelid nende territooriumil asuva raudteeinfrastruktuuriga seotud kaubaveokoridori väljaehitamise või muutmise seoses, konsulteerib komisjon ühe asjaomase liikmesriigi palvel sel teemal artiklis 18 osutatud komiteega. Komitee arvamus edastatakse asjaomastele liikmesriikidele. Asjaomased liikmesriigid võtavad seda arvamust lahenduse leidmisel arvesse.
9. Meetmed lisa kohandamiseks, mille puhul on tegemist üldmeetmetega ja mille eesmärk on muuta käesoleva määruse vähem olulisi sätteid, võetakse vastu vastavalt artikli 18 lõikes 4 osutatud kontrolliga regulatiivmenetlusele.

Artikkel 4

Kaubaveokoridoride haldamine

1. Kaubaveokoridoriga seotud liikmesriigid teevad koostööd, et tagada kaubaveokoridori areng vastavalt selle rakenduskavale. Nad määravad kaubaveokoridori üldeesmärgid ja jälgivad, et rakenduskava elluviimisel võetaks neid eesmäärke arvesse.
2. Iga kaubaveokoridori jaoks loovad direktiivi 2001/14/EÜ artiklis 2 määratletud asjaomased raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjad haldusorgani, mille ülesandeks on kaubaveokoridori rakenduskava koostamine ning selle elluviimise juhtimine. Haldusorgan esitab regulaarselt aruandeid oma tegevuse kohta asjaomastele liikmesriikidele ning vajaduse korral Euroopa Parlamendi ja nõukogu otsuse nr 1692/96/EÜ¹⁰ artiklis 17a osutatud TEN-T prioriteetsete projektide Euroopa koordinaatoritele, kes on kõnelause kaubaveokoridoriga seotud.
3. Haldusorgan on sõltumatu juriidiline isik. Haldusorgani võib asutada Euroopa majandushuvigrupina määruse (EMÜ) nr 2137/85¹¹ tähenduses ning tal võib olla sellise grupi staatus.
4. Haldusorgani liikmed määravad juhataja, kelle üks ametiaeg kestab vähemalt kolm aastat.

¹⁰ EÜT L 228, 9.9.1996.

¹¹ EÜT L 199, 31.7.1985 lk 1.

5. Moodustatakse artiklis 9 osutatud kaubaveokoridori strateegiliste terminalide haldajatest ja omanikest koosnev töörihm. Töörihm võib esitada oma arvamuse iga sellise haldusorgani ettepaneku kohta, millel on otsene mõju strateegilistesse terminalidesse tehtavatele investeeringutele ja nende juhtimisele. Haldusorgan ei võta vastu ühtegi otsust, mis on vastuolus töörihma arvamusega.

Artikkel 5

Kaubaveokoridori rakendusmeetmed

1. Haldusorgani heakskiidetud rakenduskava sisaldab:
 - a) kaubaveokoridori omaduste kirjeldust ning kaubaveokoridori väljaehitamiseks vajalike meetmete rakenduskava;
 - b) lõikes 3 osutatud turu-uuringu peamisi andmeid;
 - c) haldusorgani eesmärges seoses kaubaveokoridori tulemuslikkusega, mis on väljendatud nii teenuste kvaliteedi kui ka kaubaveokoridori läbilaskevõimsusena vastavalt artikli 16 sätetele;
 - d) käesoleva artikli lõikes 3 osutatud kaubaveokoridori väljaehitamise ja tulemuslikkuse parandamise kava.
2. Rakenduskava kohandatakse korrapäraselt, võttes arvesse selles sisalduvate meetmete elluviimise protsessi, raudteekaubaveo turu arengut kaubaveokoridoris ja vastavalt artikli 16 lõikele 2 mõõdetud tulemusi.
3. Tehakse turu-uuring. See hõlmab eespool nimetatud ja loodetavaid kaubaveokoridori liikluse arenguid ning sellega seotud transpordisüsteemi üksikasju. Turu-uuringus analüüsitakse erinevate veoliikide arengut nii kaubaveo kui ka reisijateveo puhul. Turu-uuring sisaldab ka artikli 3 punktis c osutatud sotsiaal-majandusliku analüüsi peamisi üksikasju. Seda ajakohastatakse vähemalt kord aastas. Turu-uuringu tulemusi kasutatakse kaubaveokoridori rakenduskava kohandamiseks.
4. Koostatakse kaubaveokoridori väljaehitamise ja tulemuslikkuse parandamise kava. Kava sisaldab eelkõige ühiseid eesmärges, tehnilisi lahendusi ja artiklites 7–16 osutatud raudteeinfrastruktuuri ja selle varustuse jaoks vajalike meetmete elluviimise ajakava.

Artikkel 6

Taotlejatega konsulteerimine

1. Direktiivi 2001/14/EÜ artiklis 2 määratletud kaubaveokoridori kasutusloa taotlejate sobiva osaluse eesmärgil kehtestab haldusorgan konsultatsioonimehhanismid.
2. Haldusorgan konsulteerib kaubaveokoridori kasutusloa taotlejatega enne rakenduskava heakskiitmist ja selle ajakohastamise käigus. Haldusorgani ja taotlejate vahel tekkiva lahkarvamuse korral võivad taotlejad pöörduda komisjoni poole, kes

konsulteerib sel teemal artikli 18 lõikes 1 osutatud komiteega artikli 12 lõikes 2 sätestatud menetluse kohaselt..

III PEATÜKK

KAUBAVEOKORIDORI TEHTAVAD INVESTEERINGUD

Artikkel 7

Investeeringute kavandamine

1. Haldusorgan töötab välja ja kiidab heaks:
 - a) kaubaveokoridori infrastruktuuri tehtavate investeeringute ühise pikaajalise kava vähemalt kümneks aastaks;
 - b) vajaduse korral kaubaveokoridori tehtavate investeeringute ühise keskpika (vähemalt kaheaastase) kava.

Investeeringute kavades on esitatud projektide nimekiri kaubaveokoridori raudteeinfrastruktuuride ja nende varustuse laiendamiseks, uuendamiseks või ümberkorraldamiseks ning nende rahalised vajadused.

2. Lõikes 1 osutatud investeeringute kavad sisaldavad kaubaveokoridoris kasutatavate koostalitlusvõimeliste süsteemide leviku strateegiat, mis vastab direktiivis 2008/57/EÜ¹² määratletud raudteevõrgustike koostalitlusvõime peamistele nõudmistele ja tehnilistele spetsifikatsioonidele. Selle strateegia aluseks on nende süsteemide leviku kulude-tulude analüüs. Strateegia peab olema kooskõlas koostalitlusvõimeliste süsteemide leviku siseriiklike ja üle-euroopaliste kavadega, eelkõige Euroopa raudteeliikluse juhtimissüsteemi (ERTMS) leviku kavaga.
3. Vajaduse korral nähakse investeeringute kavades ette oodatavat ühendusepoolset panust TEN-T programmi ning näidatakse ära, kuidas on need kavad ja TEN-T programm omavahel kooskõlas.
4. Lõikes 1 osutatud investeeringute kavad sisaldavad ka kaubaveokoridoris liiklevate kaubarongide veomahu suurendamise strateegiat. See strateegia võib põhineda kaubaveokoridoris liiklevate rongide pikkuse, gabariidi või teljekoormuse suurendamisel.
5. Lõikes 1 osutatud investeeringute kavad avaldatakse artiklis 15 osutatud dokumendis ja neid ajakohastatakse regulaarselt. Investeeringute kavad moodustavad kaubaveokoridori rakenduskava osa.

Artikkel 8

Rasked hooldustööd

¹² ELT L 191, 18.7.2008, lk 1.

Kaubaveokoridori infrastruktuuri-ettevõtjad kooskõlastavad omavahel vähemalt kord aastas oma infrastruktuuride ja nende varustuse raskete hooldustööde kavad.

Artikkel 9

Strateegilised terminalid

1. Kokkuleppel artikli 4 lõikes 5 osutatud töörühmaga võtab haldusorgan vastu strateegiliste terminalide arendamise strateegia, et need terminalid vastaksid kaubaveokoridoris toimuva raudteekaubaveo vajadustele.
2. Haldusorgan võtab vajalikud meetmed strateegia elluviimiseks. Strateegia vaadatakse korrapäraselt üle.

IV PEATÜKK

KAUBAVEOKORIDORI HALDAMINE

Artikkel 10

Universaalteenistus rahvusvaheliste rongiliinide taotlemiseks

1. Haldusorgan loob universaalteenistuse rongiliinide taotlemiseks kaubaveokoridoris vähemalt ühte riigipiiri ületavale kaubarongile.
2. Kõiki rongiliini taotlusi vähemalt ühte riigipiiri ületavale või mitut kaubaveokoridori võrgustikku kasutavale kaubarongile tuleb menetleda lõikes 1 osutatud universaalteenistuse kaudu.
3. Käesoleva määruse artiklis 17 osutatud asjaomased reguleerivad organid jälgivad, et universaalteenistus töötaks läbipaistvatel ja mittediskrimineerivatel tingimustel.

Artikkel 11

Kiirveos

1. Haldusorgan määratleb, millised kaubaveoliigid on kaubaveokoridoris lubatud. Vähemalt üks liik (edaspidi „kiirveos”) hõlmab kaupu, mille kohaletoimetamine ei tohi hilineda ning millele tuleb seega tagada kiire ja täpse veo võimalused.
2. Kaubaveoliikide määratlemise kriteeriumid otsustatakse vajaduse korral vastavalt artikli 18 lõikes 3 osutatud regulatiivmenetlusele.

Artikkel 12

Kaubarongidele eraldatud rongiliinid

1. Erandina direktiivi 2001/14/EÜ artikli 20 lõikest 2 näevad kaubaveokoridori raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjad ette vajaliku reservlâbilaskevõimsuse kiirveoste liikumiseks tulevasel eelarveaastal enne direktiivi 2001/14/EÜ artiklis 18 osutatud sõiduplaani iga-aastast koostamist, võttes aluseks toimunud kaubaveo ja artikli 5 lõikes 1 osutatud turu-uuringu.
2. Raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjad jätavad lõplikku sõiduplaani reservlâbilaskevõimsuse, mis võimaldab neil direktiivi 2001/14/EÜ artiklis 23 osutatud ühekordsetele lâbilaskevõimsuse taotlustele kiiresti ja asjakohaselt reageerida. Kõnealune lâbilaskevõimsus peab olema piisav, et rongiliini taotlusi rahuldada ning tagada eraldatud rongiliini piisav kvaliteet nii selle lâbisõiduaja kui ka kaubaveo jaoks koostatud sõiduplaani osas.
4. Kaubavedudeks eraldatud rongiliinid võivad olla erineva kvaliteediga lâbisõiduaja osas. Direktiivi 2001/14/EÜ artiklite 7 ja 8 kohaselt võib kõnealuste rongiliinide raudteeinfrastruktuuri kasutustasu erineda olenevalt pakutavast kvaliteedist.
5. Välja arvatud vääramatust jõust tingitud juhtudel, ei või kiirveose vedamiseks eraldatud rongiliini tühistada vähem kui kolm kuud enne sõiduplaanis ettenähtud aega, kui asjaomane taotleja ei ole andnud tühistamiseks oma nõusolekut.
6. Kaubaveokoridori raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjad ja artikli 4 lõikes 5 osutatud töörühm kehtestavad menetluskorra, et tagada raudteeinfrastruktuuri ja artiklis 9 osutatud strateegiliste terminalide lâbilaskevõimsuse jaotuse optimaalne kooskõlastamine.

Artikkel 13

Kinnitatud taotlejad

Erandina direktiivi 2001/14/EÜ artikli 16 lõikest 1 võivad peale raudtee-ettevõtjate ja nende rahvusvaheliste ühenduste teised taotlejad kaubaveoks rongiliine taotleda juhul, kui rongiliinid hõlmavad ühte või mitut kaubaveokoridori osa.

Artikkel 14

Liikluse korraldamine

1. Kaubaveokoridori raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjad kehtestavad ja avaldavad direktiivi 2001/14/EÜ I lisa artiklis 3 osutatud võrguaruandes tähtsuse järjekorra erinevate veoliikide vahel liiklushäirete korral kaubaveokoridoris.
2. Käesoleva artikli lõikes 1 osutatud tähtsuse järjekorras peab olema vähemalt ette nähtud, et oma rongiliini algsest korraldusest kinnipidavale kiirveost vedavale rongile määratud rongiliini ei tohi määrata mõnele teisele rongile ega muuta, välja arvatud juhul, kui rongiliini algne valdaja annab oma nõusoleku liini määramiseks mõnele teisele rongile või selle muutmiseks.
3. Kaubaveokoridori raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjad kehtestavad korra liikluse korraldamise kooskõlastamiseks kaubaveokoridoris.

4. Kaubaveokoridori raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjad ja artikli 4 lõikes 5 osutatud töörühm kehtestavad menetluskorra, et tagada raudteeinfrastruktuuri ja artiklis 9 osutatud strateegiliste terminalide ja raudtee-infrastruktuuri kasutamise optimaalne kooskõlastamine.

Artikkel 15

Teave kaubaveokoridori kasutamise tingimuste kohta

Haldusorgan koostab ja avaldab dokumendi, mis sisaldab:

- a) vastavalt direktiivi 2001/14/EÜ artiklis 3 osutatud korrale koostatud riigisisestes võrguaruannetes sisalduvat kogu teavet kaubaveokoridoride kohta;
- b) strateegiliste terminalide nimekirja ja omadusi ning kogu teavet strateegilistele terminalidele juurdepääsu tingimuste ja korra kohta.

Artikkel 16

Teenuse kvaliteet kaubaveokoridoris

1. Kaubaveokoridori raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjad tagavad kaubaveokoridoris rakendatavate direktiivi 2001/14/EÜ artiklis 11 määratletud toimivusskeemide kooskõla.
2. Et mõõta teenuse kvaliteeti ning kaubaveokoridoris toimuva raudteekaubaveo rahvusvaheliste ja riigisiseste teenuste tulemuslikkust, määratleb haldusorgan kaubaveokoridori tulemuslikkuse näitajad ja avaldab need vähemalt üks kord aastas.

Tulemuslikkuse näitajate arvestamise rakenduseeskirjad kehtestatakse vastavalt artikli 18 lõikes 3 osutatud regulatiivmenetlusele.

Artikkel 17

Reguleeriv organ

1. Kaubaveokoridoride eest vastutavad direktiivi 2001/14/EÜ artiklis 30 osutatud reguleerivad organid teevad koostööd järelevalve teostamisel raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjate ja taotlejate rahvusvahelise tegevuse üle kaubaveokoridoris. Nad konsulteerivad omavahel ja vahetavad teavet. Vajaduse korral küsivad nad oma haldusalasse kuuluva liikmesriigi raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjatelt vajalikku teavet.
2. Mõne taotleja esitatud kaebuse korral raudteekaubaveo rahvusvaheliste teenuste suhtes või *ex officio* uurimise raames konsulteerib asjaomane reguleeriv organ kõigi teiste selliste liikmesriikide reguleerivate organitega, kelle territooriumit läbib vaatlusalune kaubaveokoridor, ja palub neil enne oma otsuse vastuvõtmist esitada vajalik teave. Teised reguleerivad organid esitavad kogu teabe, mida neil endil on oma siseriiklikest õigusaktidest tulenevalt õigus küsida. Vajaduse korral edastab

kaebusega tegelev või *ex officio* uurimise algatanud reguleeriv organ toimiku pädevale reguleerivale organile juhtumi osapoolte suhtes meetmete võtmiseks.

V PEATÜKK

LÕPPSÄTTED

Artikkel 18

Komitee

1. Komisjoni abistab komitee.
2. Käesolevale lõikele osutamisel kohaldatakse otsuse 1999/468/EÜ artikleid 3 ja 7, võttes arvesse kõnealuse otsuse artikli 8 sätteid.
3. Käesolevale lõikele osutamisel kohaldatakse otsuse 1999/468/EÜ artikleid 5 ja 7, võttes arvesse kõnealuse otsuse artikli 8 sätteid. Tähtajaks otsuse 1999/468/EÜ artikli 5 lõike 6 tähenduses kehtestatakse kolm kuud.
4. Käesolevale lõikele osutamisel kohaldatakse otsuse 1999/468/EÜ artikli 5a lõikeid 1–4 ja artiklit 7, võttes arvesse kõnealuse otsuse artikli 8 sätteid.

Artikkel 19

Koostöö

Raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjad teevad koostööd käesoleva määruse rakendamisel. Nad vahetavad teavet oma heade tavade kohta, et neid ühendusesiseselt kooskõlastada. Komisjon abistab neid nende ülesannete täitmisel. Selleks moodustab ta raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjate töörühma, kelle tööd ta ise juhatab.

Artikkel 20

Erand

Vajaduse korral võib liikmesriik teha erandi käesoleva määruse sätetest. Selleks esitab ta komisjonile põhjendatud erandi tegemise taotluse. Komisjon teeb otsuse taotluse suhtes vastavalt artikli 18 lõikes 2 osutatud nõuandemenetlusele, võttes arvesse nii geograafilist asendit kui ka raudteeaubaveo teenuste arengut erandi tegemise taotluse esitanud liikmesriigis.

Artikkel 21

Määruse rakendamise jälgimine

Asjaomased liikmesriigid edastavad komisjonile iga kahe aasta järel alates kaubaveokoridori väljaehitamisest aruande artikli 4 lõikes 1 osutatud koostöö tulemuste kohta. Komisjon analüüsib aruannet ja teavitab sellest artiklis 18 osutatud komiteed.

Artikkel 22

Aruanne

Komisjon vaatab korrapäraselt läbi käesoleva määruse rakendamise. Ta esitab Euroopa Parlamendile ja nõukogule esimese aruande viie aasta jooksul käesoleva määruse jõustumisest alates ja seejärel iga kolme aasta järel.

Artikkel 23

Ülevaatamine

Kui TEN-T tegevussuuniste ülevaatamise käigus vastavalt otsuse nr 1692/96/EÜ artikli 18 lõikes 3 osutatud korrale leiab komisjon, et on asjakohane käesolevat määrust kohandada vastavalt nende tegevussuunistele, esitab ta Euroopa Parlamendile ja nõukogule ettepaneku käesolevat määrust vastavalt muuta.

Artikkel 24

Jõustumine

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

Käesolev määrus on tervikuna siduv ja vahetult kohaldatav kõikides liikmesriikides

Brüssel, [...]

Euroopa Parlamendi nimel
president

Nõukogu nimel
eesistuja

LISA

Kaubaveokoridori väljaehitamise ettepanekute hindamiskriteeriumid

Artiklis 3 osutatud kaubaveokoridoride valik ja konkurentsivõimeliseks kaubaveoks kasutatava raudteevõrgustiku väljaehitamine toimub järgmiste kriteeriumide alusel:

- (a) asjaomaste liikmesriikide vahel on olemas kavatsuste protokoll, mis kinnitab nende soovi kaubaveokoridor välja ehitada;
- (b) kaubaveokoridor on TEN-T osa;
- (c) kui kaubaveokoridori marsruut ühtib ühe või mitme TEN-T prioriteetse projekti¹³ mõne lõiguga (või selle osaga), ühendatakse see kaubaveokoridoriga, välja arvatud juhul, kui see kaubaveokoridor on ette nähtud reisijateveo teenuse osutamiseks;
- (d) kavandatav kaubaveokoridor läbib vähemalt kolme liikmesriigi territooriumi või vähemalt kahe liikmesriigi territooriumi, kui kavandatava kaubaveokoridori raudteejaamade vaheline kaugus on üle 500 kilomeetri;
- (e) kaubaveokoridori majanduslik teostatavus ja selle sotsiaal-majanduslik kasu;
- (f) liikmesriikide kavandatavate kaubaveokoridoride ühilduvus, et jõuda konkurentsivõimeliseks kaubaveoks kasutatava Euroopa raudteevõrgustiku rajamiseni;
- (g) ühilduvus olemasolevate Euroopa raudteevõrgustike, näiteks ERTMSi koridoride ja RailNetEurope'i määratletud koridoridega;
- (h) hea ühenduse olemasolu teiste veoliikidega, eelkõige tänu strateegiliste terminalide piisavale võrgule, sealhulgas nii meresadamates kui ka sisemaal;
- (i) artiklite 4 kuni 16 sätete rakendamiseks kavandatav lähenemisviis.

¹³ Ette nähtud otsuse nr 1692/96/EÜ III lisaga.

FINANTSSELGITUS

1. ETTEPANEKU NIMETUS:

Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus konkurentsivõimeliseks kaubaveoks kasutatava Euroopa raudteevõrgustiku väljaehitamise kohta.

2. TEGEVUSPÕHISE JUHTIMISE JA EELARVESTAMISE RAAMISTIK

Asjaomased poliitikavaldkonnad ja nendega seonduvad meetmed:

Jaotis 06: Energeetika ja transport

Tegevus: „Sise-, õhu- ja meretransport” (peatükk 06 02)

Eesmärk: „Veoteenuste siseturu elluviimise kindlustamine”

3. EELARVEREAD

3.1. Eelarveread (tegevusassigneeringute read ja nendega seonduvad tehnilise ja haldusabi read (endised B..A read)), sh järgmised nimetused:

Puudub

3.2. Meetme ja finantsmõju kestus

Ettepaneku sätete mõju ei ole põhimõtteliselt ajaliselt piiratud. Nende rakendamise võib jaotada kahte ajavahemikku: 2010 (määruse jõustumine) kuni 2013 (liikmesriikide kaubaveokoridoride väljaehitamise ettepanekute kinnitamise tähtaeg); pärast 2013. Käesolev selgitus käsitleb ajavahemikke 2009–2013 ja 2014–2015, mille puhul võib finantsmõju korduda järgmistel aastatel.

3.3. Eelarve tunnusjooned

Eelarverida	Kulu liik		EFTA osamaks	Taotlejariikide osamaksud	Finantsperspektiivi rubriik	Mittekohust.
	Mittekohust.	Liigendamata ¹⁴	EI	EI	EI	EI
	Mittekohust.	Liigendatud	EI	EI	EI	EI

¹⁴ Liigendamata assigneeringud.

4. ÜLEVAADE VAHENDITEST

4.1. Rahalised vahendid

4.1.1. Ülevaade kulukohustuste assigneeringutest ja maksete assigneeringutest

miljonites eurodes (kolm kohta pärast koma)

Kulu liik	Jao nr		2010	2011	2012	2013	2014	2015	Kokku
-----------	--------	--	------	------	------	------	------	------	-------

Tegevuskulud¹⁵

Kulukohustuste assigneeringud	8.1.	a							
Maksete assigneeringud		b							

Võrdlussummas sisalduvad halduskulud¹⁶

Tehniline ja haldusabi (liigendamata assigneeringud)	8.2.4.	c							
--	--------	---	--	--	--	--	--	--	--

VÕRDLUSSUMMA KOKKU

Kulukohustuste assigneeringud		a+c							
Maksete assigneeringud		b+c							

Võrdlussummast välja jäävad halduskulud¹⁷

Personalikulud ja nendega seonduvad kulud (liigendamata assigneeringud)	8.2.5.	d	0,183	0,183	0,183	0,183	0,122	0,122	0,976
Võrdlussummast välja jäävad halduskulud, v.a personalikulud ja nendega seonduvad kulud (liigendamata assigneeringud)	8.2.6.	e	0,08	0,08	0,08	0,08	0,06	0,06	0,44

Meetme soovituslik finantskulu kokku

Kulukohustuste assigneeringud (sh personalikulud) KOKKU		a+c +d+ e	0,263	0,263	0,263	0,263	0,182	0,182	1,416
Maksete assigneeringud (sh personalikulud) KOKKU		b+c +d+ e	0,263	0,263	0,263	0,263	0,182	0,182	1,416

¹⁵ Kulud, mis ei kuulu asjaomase jaotise xx peatüki xx 01 alla.

¹⁶ Kulud, mis kuuluvad jaotise xx artikli xx 01 04 alla.

¹⁷ Kulud, mis kuuluvad peatüki xx 01 alla, välja arvatud artiklid xx 01 04 ja xx 01 05.

Kaasrahastamise andmed

Kui ettepanek hõlmab liikmesriikide või muude asutuste (palun täpsustada) poolset kaasrahastamist, peaks allpool esitatud tabelis näitama, milline on selle kaasrahastamise hinnanguline tase (kui kaasrahastajaid on mitu, võib lisada täiendavaid ridu):

miljonites eurodes (kolm kohta pärast koma)

Kaasrahastav asutus		aasta n	n+1	n+2	n+3	n+4	n+5 jj	Kokku
.....	f							
Kulukohustuste assigneeringud (sh kaasrahastamine) KOKKU	a+c +d+ e+f							

4.1.2. Kooskõla finantsplaneeringuga

- Ettepanek vastab olemasolevale finantsplaneeringule.
- Ettepanekuga kaasneb finantsperspektiivi asjakohase rubriigi ümberplaneerimine.
- Ettepanekuga seoses võib olla vajalik institutsioonidevahelise kokkuleppe¹⁸ sätete kohaldamine (st paindlikkusinstrumendi või finantsperspektiivi läbivaatamine).

4.1.3. Finantsmõju tuludele

- Ettepanekul puudub finantsmõju tuludele
- Ettepanekul on finantsmõju; mõju tuludele on järgmine::

miljonites eurodes (kolm kohta pärast koma)

Eelarverida	Tulud	Enne meetme rakendamist[aasta n-1]	Olukord pärast meetme rakendamist					
			[aasta n]	[n+1]	[n+2]	[n+3]	[n+4]	[n+5] ¹⁹
	a) Tulud absoluutväärtuses							
	b) Tulude muutus	Δ						

¹⁸ Vt institutsioonidevahelise kokkuleppe punktid 19 ja 24.

¹⁹ Vajaduse korral, st kui meedet rakendatakse üle kuue aasta, lisage täiendavaid veerge.

4.2. Täistööajale taandatud personal (sh ametnikud, ajutine personal ja koosseisuväline personal), vt täpsemalt punktist 8.2.1.

Aastane vajadus	aasta 2010	n+1	n+2	n+3	n+4	n+5 jj
Personal kokku	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5	2

5. TUNNUSJOONED JA EESMÄRGID

5.1. Lühi- või pikaajalises perspektiivis täidetav vajadus

Kaubaveokoridoride väljaehitamise ettepanekute hindamine ja järelevalve ettepaneku sätete rakendamise üle.

5.2. Ühenduse meetme lisandväärtus, ettepaneku seotus ja kooskõla muude finantsmeetmetega ning võimalik koostoime

Raudteekaubaveo arendamine eeldab raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjatele kvaliteetsete ja usaldusväärsete ning vajadusel rahvusvaheliste põhimõtete järgi hallatavate infrastruktuuride kasutamise võimaldamist. Selle ülesande täitmiseks on vaja ühenduse meetmeid, mis aitaksid parandada ja formuleerida siseriiklike raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjate vahelist koostööd ja infrastruktuuride haldamist laiemas mõttes.

Ettepaneku elluviimine peaks muu hulgas aitama kaasa üleeuroopalise transpordivõrgu optimaalsele kasutamisele ja TEN-T programmi tõhususe suurendamisele.

5.3. Ettepaneku eesmärgid, oodatavad tulemused ja nendega seonduvad näitajad tegevuspõhise juhtimise raames

Tagada transporditeenuste siseturu elluviimine.

Ettepanekus nõutakse, et liikmesriigid ehitaksid välja rahvusvahelised kaubaveokoridorid konkurentsivõimelise kaubaveo tagamiseks. Nende koridoride toimimise aluseks on neli põhimõtet: infrastruktuuride kasutamise tõhusam kooskõlastamine; investeringute kooskõlastamine; ühendvedude arendamine; infrastruktuuride kasutamise tingimuste läbipaistvuse suurendamine; raudteekaubaveo soodsam kohtlemine koridori liinidel.

Määruse ettepanekuga loodav komitee osaleb koridoride valikus ja vajaduse korral ka regulatiivmenetluses.

5.4. Rakendusmeetod (soovituslik)

- Tsentraliseeritud haldamine*
 - otse, haldajaks on komisjon
 - kaudselt, haldamine on delegeeritud::

- täitevasutustele
- ühenduste asutatud asutustele, millele on osutatud finantsmääruse artiklis 185
- riigi avalik-õiguslikele asutustele või avalikke teenuseid osutavatele asutustele
- Haldamine detsentraliseeritult või koostöös***
 - liikmesriikidega
 - kolmandate riikidega
- Haldamine ühiselt rahvusvaheliste organisatsioonidega (palun täpsustage)***

Asjakohased märkused:

6. JÄRELEVALVE JA HINDAMINE

6.1. Järelevalvekord

Meetmete rakendamise üle teostab järelevalvet energeetika ja transpordi peadirektoraat ja ettepanekus määratud komitee.

6.2. Hindamine

6.2.1. Eelhindamine

Õigusakti ettepanekud koostati komisjoni poolt 2008. aasta esimesel poolaastal kokkukutsutud ja konsulteeritud ekspertide rühma aruande alusel (aruanne avaldatakse ettepanekuga samal ajal).

Lisaks sellele teostati ja kinnitati 2008. aasta kolmandas kvartalis kavandatavate meetmete mõju hindamine.

6.2.2. Vahe- ja järelhindamise järel võetavad meetmed (varasematest samalaadsetest kogemustest saadud õppetunnid)

Ettepaneku aluseks on ka ERTMSi leviku prioriteetsete koridoride ehk ERTMSi koridoride kogemus (vt ettepaneku mõju hindamine).

6.2.3. Edasise hindamise tingimused ja sagedus

Ettepanekus nähakse ette, et selle elluviimise hindamine toimub iga kahe aasta järel.

7. PETTUSEVASTASED MEETMED

Ei kohaldata.

8. ANDMED VAHENDITE KOHTA

8.1. Ettepaneku eesmärgid nende finantskulu järgi

Ei kohaldata.

8.2. Halduskulud

8.2.1. Ametikohtade arv ja liigid

Ametikoha liik		Meetme haldamiseks vajalik olemasolev ja/või täiendav personal (täistööajale taandatud ametikohtade arv)					
		aasta 2010	aasta n+1	aasta n+2	aasta n+3	aasta n+4	aasta n+5
Ametnikud või ajutine personal ²⁰ (XX 01 01)	A*/AD	1	1	1	1	1	1
	B*, C*/AST	0,5	0,5	0,5	0,5		
Art XX 01 02 kohaselt rahastatav personal ²¹							
Art XX 01 04/05 kohaselt rahastatav muu personal ²²							
KOKKU		1,5	1,5	1,5	1,5	1	1

8.2.2. Meetmest tulenevate ülesannete kirjeldus

Komisjonil on kolm põhiülesannet:

- hinnata liikmesriikide koostatud ettepanekuid kaubaveekoridoride väljaehitamiseks;
- teostada järelevalvet ettepaneku sätete rakendamise üle;
- koostada aruandeid ettepaneku sätete rakendamise kohta.

8.2.3. Ametikohtade jaotus (koosseisuline personal)

- Ametikohad, mis on asendatava või pikendatava programmi haldamiseks praegu ette nähtud
- Ametikohad, mis on poliitilise strateegia / esialgse eelarveprojekti rakendamise raames eelnevalt aastaks n ette nähtud

²⁰ Ametikoha kulud EI OLE kaetud võrdlussummast.

²¹ Ametikoha kulud EI OLE kaetud võrdlussummast.

²² Mille kulud sisalduvad võrdlussummas.

- Ametikohad, mida tuleb taotleda järgneva poliitilise strateegia / esialgse eelarveprojekti menetlemise käigus
- Ametikohad, mis tuleb olemasolevaid vahendeid kasutades asjaomases haldustalituses ümber paigutada (talitusesisesed ümberpaigutused)
- Ametikohad, mis on aastal n nõutavad, kuid ei ole kõnealuse aasta poliitilise strateegia / esialgse eelarveprojekti rakendamise raames ette nähtud

8.2.4. *Võrdlussummas sisalduvad muud halduskulud (XX 01 04/05 – Halduskorralduskulud)*

miljonites eurodes (kolm kohta pärast koma)

Eelarverida (number ja nimetus)	aasta n	aasta n+1	aasta n+2	aasta n+3	aasta n+4	aastas n+5 jj	KOKK U
1 Tehniline ja haldusabi (sh sellega seonduvad personalikulud)							
Täitevasutused							
Muu tehniline ja haldusabi							
- sise-							
- välis-							
Tehniline ja haldusabi kokku							

8.2.5. *Võrdlussummast välja jäävad personalikulud ja nendega seonduvad kulud*

miljonites eurodes (kolm kohta pärast koma)

Ametikoha liik	aasta 2010	aasta n+1	aasta n+2	aasta n+3	aasta n+4	aastas n+5 jj
Ametnikud ja ajutine personal (06 01 01)	0,183	0,183	0,183	0,183	0,122	0,122
Art XX 01 02 kohaselt rahastatav personal (abiteenistujad, riikide lähetatud eksperdid, lepinguline personal jne) (täpsustada eelarverida)						
(Võrdlussummast VÄLJA jäävad) personalikulud ja nendega seonduvad kulud kokku	0,183	0,183	0,183	0,183	0,122	0,122

Arvestus – *Ametnikud ja ajutine personal*

Personali- ja haldusressursside vajadused kaetakse vahendite piires, mis võidakse eraldada energeetika ja transpordi peadirektoraadile aastaseks eelarveperioodiks, võttes arvesse eelarvepiiranguid.

Arvestus – **Art XX 01 02 kohaselt rahastatav personal**

8.2.6. Võrdlussummast välja jäävad muud halduskulud

miljonites eurodes (kolm kohta pärast koma)

	aasta 2010	aasta n+1	aasta n+2	aasta n+3	aasta n+4	aastas n+5 jj	KOKKU
XX 01 02 11 01 – Lähetused							
XX 01 02 11 02 – Koosolekud ja konverentsid							
XX 01 02 11 03 – Komiteed	0,08	0,08	0,08	0,08	0,06	0,06	0,42
XX 01 02 11 04 – Uuringud ja konsultatsioonid							
XX 01 02 11 05 – Infostisteemid							
2 Muud halduskulud kokku (XX 01 02 11)							
3 Muud haldusliku iseloomuga kulud (täpsustage, lisades viite eelarvereale)							
Halduskulud kokku, v.a personalikulud ja nendega seonduvad kulud (jäävad võrdlussummas VÄLJA)	0,08	0,08	0,08	0,08	0,06	0,06	0,42

Arvestus – **Võrdlussummast välja jäävad muud halduskulud**