

Euroopa Regioonide Komitee arvamus teemal „Üleeuroopalise transpordivõrgu (TEN-T) arendamist käsitlevad suunised“

(2022/C 498/12)

Raportöör:	Isabelle BOUDINEAU (FR/PES), Nouvelle-Aquitaine'i piirkonnavolikogu liige
Viitedokumendid:	Ettepanek: Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus, milles käsitletakse liidu suuniseid üleeuroopalise transpordivõrgu arendamise kohta ning millega muudetakse määrust (EL) 2021/1153 ja määrust (EL) nr 913/2010 ja tunnistatakse kehtetuks määrus (EL) nr 1315/2013 COM(2021) 812 final Komisjoni teatis Euroopa Parlamendile ja nõukogule „Pikamaa ja piiriülese raudtee-reisijateveo edendamise tegevuskava“ COM(2021) 810 final Muudetud ettepanek: Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus, milles käsitletakse liidu suuniseid üleeuroopalise transpordivõrgu arendamise kohta ning millega muudetakse määrust (EL) 2021/1153 ja määrust (EL) nr 913/2010 ja tunnistatakse kehtetuks määrus (EL) nr 1315/2013 COM(2022) 384 final

I. MUUDATUSETTEPANEKUTE SOOVITUSED

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

COM(2021) 812 final

Muudatusettepanek 1

Põhjendus 4

Euroopa Komisjoni ettepaneku tekst	Komitee muudatusettepanek
(4) Üleeuroopalise transpordivõrgu rajamine loob taristubaasi näol eeltingimused, mis võimaldavad muuta kõik transpordiliigid säästvamaks, taskukohasemaks ja kaasavamaks, teha mitmeliigilise transpordi süsteemi raames säästvad alternatiivid laialdaselt kättesaadavaks ja kehtestada õiged stiimulid ülemineku hoogustamiseks, eelkõige tagades õiglase ülemineku kooskõlas eesmärkidega, mis on esitatud nõukogu [...] soovitusel (EL) [...] õiglase kliimanetraalsusele ülemineku tagamise kohta.	(4) Üleeuroopalise transpordivõrgu rajamine loob taristubaasi näol eeltingimused, mis võimaldavad muuta kõik transpordiliigid kõigis liidu piirkondades säästvamaks, taskukohasemaks ja kaasavamaks, teha mitmeliigilise transpordi süsteemi raames säästvad alternatiivid laialdaselt kättesaadavaks ja kehtestada õiged stiimulid ülemineku hoogustamiseks, eelkõige tagades õiglase ülemineku kooskõlas eesmärkidega, mis on esitatud nõukogu [...] soovitusel (EL) [...] õiglase kliimanetraalsusele ülemineku tagamise kohta.

Motivatsioon

Ükski Euroopa Liidu piirkond ei tohiks üleminekus kõrvale jääda.

Muudatusettepanek 2

Põhjendus 16

Euroopa Komisjoni ettepaneku tekst	Komitee muudatusettepanek
(16) Ühishuviprojektide planeerimise ja ehitamise etapis tuleks asjakohaselt arvesse võtta piirkondlike ja kohalike omavalitsuste ning projektist mõjutatud üldsuse huve.	(16) Ühishuviprojektide planeerimise ja ehitamise etapis tuleb asjakohaselt arvesse võtta piirkondlike ja kohalike omavalitsuste ning projektist mõjutatud üldsuse huve.

Motivatsioon

On hädavajalik, et kohalikud ja piirkondlikud omavalitsused oleksid projektide planeerimisse täielikult kaasatud. Tingiva kõneviisi kasutamine ei ole seega põhjendatud.

Muudatusettepanek 3

Põhjendus 52

Euroopa Komisjoni ettepaneku tekst	Komitee muudatusettepanek
(52) Liikmesriigid peaksid kehtestama säästva linnalise liikumiskeskonna kavade riikliku toetusprogrammi, mille eesmärk on edendada säästva linnalise liikumiskeskonna kavade kasutuselevõttu ning parandada tegevuse koordineerimist piirkondade ja linnade vahel. Programmi raames tuleks toetada piirkondi ja linnu kvaliteetsete säästva linnalise liikumiskeskonna kavade väljatöötamisel ning tugevdada nende kavade rakendamise jälgimist ja hindamist seadusandlike meetmete, suuniste, suutlikkuse suurendamise, abi ja võimaliku rahalise toetuse kaudu.	(52) Liikmesriigid peaksid kehtestama säästva linnalise liikumiskeskonna kavade riikliku toetusprogrammi, mille eesmärk on edendada säästva linnalise liikumiskeskonna kavade kasutuselevõttu ning parandada tegevuse koordineerimist piirkondade ja linnade vahel. Programmi raames tuleks toetada piirkondi ja linnu kvaliteetsete säästva linnalise liikumiskeskonna kavade väljatöötamisel ning tugevdada nende kavade rakendamise jälgimist ja hindamist seadusandlike meetmete, suuniste, suutlikkuse suurendamise, abi ja võimaliku rahalise toetuse kaudu. Riiklike toetusprogrammide raames antava toetuse täiendamiseks soodustab Euroopa Komisjon koridorifoorumite kaudu teabevahetust transpordisõlmede vahel.

Motivatsioon

Euroopa Komisjon peab toetama kohalikke omavalitsusi, kellel ei ole kogemusi säästva linnalise liikumiskeskonna kavade väljatöötamisel, eelkõige soodustades kogemuste jagamist.

Muudatusettepanek 4

Põhjendus 66

Euroopa Komisjoni ettepaneku tekst	Komitee muudatusettepanek
<p>(66) Euroopa transpordikoridorid peaksid aitama arendada üleeuroopalise transpordivõrgu taristut viisil, mis võimaldab kõrvaldada kitsaskohad, tõhustada piiriüleseid ühendusi ning parandada tõhusust ja kestlikust. Nad peaksid aitama suurendada ühtekuuluvust parema territoriaalse koostöö kaudu. Samuti tuleks nende puhul silmas pidada transpordipoliitika laiemaid eesmärke ning hõlbustada transpordiliikide koostalitlusvõimet, omavahelist integreerimist ja mitmeliigilist transporti. Koridoripõhine lähenemisviis peaks olema läbipaistev ja selge ning selliste koridoride haldamine ei tohiks põhjustada halduskoormuse või -kulude liigset kasvu.</p>	<p>(66) Euroopa transpordikoridorid peaksid aitama arendada üleeuroopalise transpordivõrgu taristut viisil, mis võimaldab kõrvaldada kitsaskohad, tõhustada piiriüleseid ühendusi ning parandada tõhusust ja kestlikust. Nad peaksid aitama suurendada ühtekuuluvust parema territoriaalse koostöö kaudu. Samuti tuleks nende puhul silmas pidada transpordipoliitika laiemaid eesmärke ning hõlbustada transpordiliikide koostalitlusvõimet, omavahelist integreerimist ja mitmeliigilist transporti. Koridoripõhine lähenemisviis peaks olema läbipaistev ja selge ning selliste koridoride haldamine ei tohiks põhjustada halduskoormuse või -kulude liigset kasvu. Samuti peaks see soodustama integreeritud juhtimisstruktuuride loomist, et kiirendada piiriüleste lõikude rajamist, näiteks Euroopa territoriaalse koostöö rühmitused. Üleeuroopalise transpordivõrgu rakendamise üle otsuste vastuvõtmisel konsulteerivad Euroopa Komisjon ja liikmesriigid piirkondade ja nende sidusrühmadega.</p>

Motivatsioon

Integreeritud juhtimisstruktuurid, nagu Euroopa territoriaalse koostöö rühmitused, on näidanud, et nad võivad aidata ületada raskusi piiriülese koostöö valdkonnas, eelkõige TEN-T piiriüleste lõikude rajamisel. See tuleks määruses ära märkida.

Muudatusettepanek 5

Artikli 3 punkt f

Euroopa Komisjoni ettepaneku tekst	Komitee muudatusettepanek
<p>f) „linnatranspordisõlm“ – linnapiirkond, kus linnapiirkonnas ja selle ümbruses asuvad üleeuroopalise transpordivõrgu transporditaristu elemendid, nagu sadamad, sealhulgas reisiterminalid, lennujaamad, raudteejaamad, bussiterminalid, logistikaplatvormid ja -rajatised ning kaubaterminalid, on ühendatud selle taristu muude elementidega ning piirkondliku ja kohaliku liikluse taristuga;</p>	<p>f) „linnatranspordisõlm“ – funktsionaalne linnapiirkond, kus linnapiirkonnas ja selle ümbruses asuvad üleeuroopalise transpordivõrgu transporditaristu elemendid, nagu sadamad, sealhulgas reisiterminalid, lennujaamad, raudteejaamad, bussiterminalid, logistikaplatvormid ja -rajatised ning kaubaterminalid, on ühendatud selle taristu muude elementidega ning piirkondliku ja kohaliku liikluse taristuga;</p>

Motivatsioon

Funktsionaalne linnapiirkond kajastab paremini linna ja selle pendelrändetsooni integreeritud transpordisüsteemi ning on oluline linnapiirkondade planeerimisel ja linna transpordisüsteemi CO₂ heite vähendamisel. Sõna „funktsionaalne“ lisamine linnatranspordisõlmede määratlusse sobib paremini artikli 3 punktis ö esitatud säästva linnalise liikumiskeskonna kavade loogikaga.

Muudatusettepanek 6

Artikli 3 punkt l

Euroopa Komisjoni ettepaneku tekst	Komitee muudatusettepanek
l) „mitmeliigilise reisijateveo sõlmpunkt“ – vähemalt kahe reisijateveoks kasutatava transpordiliigi vaheline ühenduspunkt, kus on tagatud reisiteave, juurdepääs ühis-transportile ja võimalused vahetada transpordiliiki, sealhulgas süsteemi „Pargi ja sõida“ ja aktiivse liikuvuse rajatised, ning mis toimib ühenduslülina linnatranspordisõlmede ja pikemaiah vahemaid hõlmavate transpordivõrkude vahel;	l) „mitmeliigilise reisijateveo sõlmpunkt“ – vähemalt kahe reisijateveoks kasutatava transpordiliigi vaheline ühenduspunkt, kus on tagatud reisiteave, juurdepääs ühis-transportile ja võimalused vahetada transpordiliiki, sealhulgas süsteemi „Pargi ja sõida“ ja aktiivse liikuvuse rajatised, ning mis toimib ühenduslülina linnatranspordisõlmede ja pikemaiah vahemaid hõlmavate transpordivõrkude vahel ja nende sees ;

Motivatsioon

Selle muudatusettepanekuga saaksid rahastust linnatranspordisõlmedevahelise ja -sisese mitmeliigilise reisijateveo sõlmpunkti projektid.

Muudatusettepanek 7

Artikli 3 punkt o

Euroopa Komisjoni ettepaneku tekst	Komitee muudatusettepanek
o) „säätva linnalise liikumiskeskonna kava“ – strateegilise liikuvuse planeerimise dokument, mille eesmärk on parandada inimeste, ettevõtete ja kaupade juurdepääsu funktsionaalsele linnapiirkonnale (sealhulgas pendelrändetsoonid) ning liikuvust selles funktsionaalses linnapiirkonnas;	o) „säätva linnalise liikumiskeskonna kava“ – strateegilise liikuvuse planeerimise dokument, mille eesmärk on parandada inimeste, ettevõtete ja kaupade juurdepääsu funktsionaalsele linnapiirkonnale (sealhulgas pendelrändetsoonid) ning liikuvust selles funktsionaalses linnapiirkonnas. Säätva linnalise liikumiskeskonna kavad võivad olla lisatud olemasolevatesse kavadesse ja/või laiematesse kavadesse, mis hõlmavad näiteks ka maakasutuse planeerimist, arvestades maakasutuse ja liikuvuse seoseid;

Motivatsioon

Selle muudatusettepanekuga tagatakse, et säätva linnalise liikumiskeskonna kavad võivad tugineda kohalikul ja piirkondlikul tasandil olemasolevatele ja/või laiemale kavadele.

Muudatusettepanek 8

Artikli 3 punkt z

Euroopa Komisjoni ettepaneku tekst	Komitee muudatusettepanek
z) „meresadam“ – maismaa- ja veeala, mis hõlmab taristut ja seadmeid, mis võimaldavad eelkõige veesõidukite vastuvõtmist, nende laadimist ja lossimist, kauba ladustamist, vastuvõtmist ja väljasaatmist, reisijate, meeskonna ja teiste isikute pardaleminekut ja pardalt lahkumist, ning võimalikku muud sadamaalal asuvat transpordiettevõtjatele vajalikku taristut;	z) „meresadam“ – maismaa- ja veeala, mis hõlmab taristut ja seadmeid, mis võimaldavad eelkõige veesõidukite vastuvõtmist, nende laadimist ja lossimist, kauba ladustamist, vastuvõtmist ja väljasaatmist, reisijate, meeskonna ja teiste isikute pardaleminekut ja pardalt lahkumist, ning võimalikku muud sadamaalal asuvat transpordiettevõtjatele vajalikku taristut, ning mis on kaubandusvääravad, tööstusklastriid ja energiakeskused;

Motivatsioon

Meresadama määratlemisel määrukses tuleks nimetada kõik selle taristu rollid, et nende ees seisvaid probleeme kõige paremini lahendada.

Muudatusettepanek 9

Artikli 4 lõike 2 punkt c

Euroopa Komisjoni ettepaneku tekst	Komitee muudatusettepanek
	viii) regulatiivsete standardite kohandamine piirkondlike oludega;

Motivatsioon

Selleks et tagada võrgu järjepidevus ja selle rajamine määruse artiklis 6 sätestatud tähtaegade jooksul, on oluline kohandada tehnilisi meetmeid raskustele, mida nende kohaldamine võib põhjustada teatavates piirkondades, eelkõige nendes, mis on nimetatud määruse põhjenduses 26: äärepoolseimad piirkonnad ning muud kauged, saare-, perifeersed ja mägi piirkonnad või hõredalt asustatud piirkonnad või isoleeritud või osaliselt eraldatud võrgud.

Muudatusettepanek 10

Artikli 8 lõike 2 punkt b

Euroopa Komisjoni ettepaneku tekst	Komitee muudatusettepanek
b) olema sotsiaal-majanduslike kulude-tulude analüüsi põhjal majanduslikult elujõuline;	b) olema sotsiaal-majanduslike kulude-tulude analüüsi põhjal majanduslikult elujõuline ning elujõulisuse tõlgendamisel tuleks arvesse võtta ka liikmesriikide sotsiaal-majanduslike olusid ja projektide laiemat majandusmõju;

Motivatsioon

Liikmesriikides, kus inimeste ja kaupade vood on keskmisest väiksemad, ei näi raudteeprojektid üldiselt elujõulised, kui neid vaadeldakse rangelt kulude-tulude analüüsi põhjal. Elujõulisuse tõlgendamisel tuleb arvesse võtta olusid ja projektide laiemat mõju.

Muudatusettepanek 11

Artikli 15 lõike 3 punkt b

Euroopa Komisjoni ettepaneku tekst	Komitee muudatusettepanek
b) nõuetekohaselt põhjendatud juhtudel võib komisjon liikmesriigi taotlusel teha rakendusaktidega muid erandeid lõikes 2 osutatud nõuetest. Erandi taotlus peab põhinema sotsiaal-majanduslikul kulude-tulude analüüsil ja koostalitlusvõimele avalduva mõju hindamisel. Erand peab vastama Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi (EL) 2016/797 nõuetele ning see peab asjakohasel juhul olema naaberliikmesriigiga või naaberliikmesriikidega kooskõlastatud ja kokku lepitud.	b) nõuetekohaselt põhjendatud juhtudel võib komisjon liikmesriigi, piirkondliku omavalitsuse või pädevate asutuste rühma taotlusel teha rakendusaktidega muid erandeid lõikes 2 osutatud nõuetest. Erandi taotlus peab põhinema sotsiaal-majanduslikul kulude-tulude analüüsil ja koostalitlusvõimele avalduva mõju ja kliimamuutustevastasesse võitlusse antava panuse hindamisel. Erand peab vastama Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi (EL) 2016/797 nõuetele ning see peab asjakohasel juhul olema naaberliikmesriigiga või naaberliikmesriikidega kooskõlastatud ja kokku lepitud.

Motivatsioon

Selleks et tagada võrgustiku tõhus elluviimine määruse artiklis 6 sätestatud tähtaegade jooksul, on vaja piirata halduskoormust ja hõlbustada erandite tegemist.

TEN-T üldvõrgu rajamisel tehtud edusammud ei ole piisavad selleks, et kõiki sätestatud nõudeid oleks võimalik täita 2050. aastaks. See nõuaks liiga suurt eelarvet, sest osa lõike ei sobi teatavate nõuete täitmiseks, näiteks kõigi raudteeliinide elektrifitseerimiseks. Seepärast tuleks edendada võrgustiku arengut ja teha kindlaks lõigud, kus on asjakohasem määruse nõudeid kohandada.

Muudatusettepanek 12

Artikli 16 lõike 2 punkt c

Euroopa Komisjoni ettepaneku tekst	Komitee muudatusettepanek
c) laiendatud põhivõrgu reisirajateveoliinidel võimaldab taristu reisirongide lubatud sõidukiirusena vähemalt 160 km/h.	c) laiendatud põhivõrgu reisirajateveoliinidel võimaldab taristu reisirongide lubatud keskmise sõidukiirusena vähemalt 160 km/h.

Motivatsioon

Selle tehnilise nõude rakendamine osutuks liiga kulukaks ega annaks märkimisväärset lisaväärtust. Asjakohasem on kasutada realistlikumat ja tõhusamat lähenemisviisi, et tagada võrgu õigeaegne rajamine ning kindlustada võrgu kasutajatele tõhusad ja tulemuslikud ühendused.

Muudatusettepanek 13

Artikli 16 lõike 5 punkt b

Euroopa Komisjoni ettepaneku tekst	Komitee muudatusettepanek
b) nõuetekohaselt põhjendatud juhtudel võib komisjon liikmesriigi taotlusel teha rakendusaktidega muid erandeid lõigetes 2–4 osutatud nõuetest. Iga erand põhineb sotsiaal-majanduslikul kulude-tulude analüüsil ja koostalitlusvõimele avalduva mõju hindamisel. Erand peab vastama direktiivi (EL) 2016/797 nõuetele ning see peab asjakohasel juhul olema naaberliikmesriigiga või naaberliikmesriikidega kooskõlastatud ja kokku lepitud.	b) nõuetekohaselt põhjendatud juhtudel võib komisjon liikmesriigi, piirkondliku omavalitsuse või pädevate asutuste rühma taotlusel teha rakendusaktidega muid erandeid lõikes 2 osutatud nõuetest. Iga erand põhineb sotsiaal-majanduslikul kulude-tulude analüüsil ja koostalitlusvõimele avalduva mõju ja kliimamuutustevastasse võitluse antava panuse hindamisel. Erand peab vastama direktiivi (EL) 2016/797 nõuetele ning see peab asjakohasel juhul olema naaberliikmesriigiga või naaberliikmesriikidega kooskõlastatud ja kokku lepitud.

Motivatsioon

Selleks et tagada võrgustiku tõhus elluviimine määruse artiklis 6 sätestatud tähtaegade jooksul, on vaja piirata halduskoormust ja hõlbustada erandite tegemist.

Paljud põhivõrgu ja laiendatud põhivõrgu raudteelõigud ei sobi kehtestatud nõuete täitmiseks. Neid ei ole võimalik täita konkreetsete geograafiliste piirangute või oluliste füüsiliste piirangute tõttu, mis takistavad nende rakendamist või tekitavad põhjendamatu lisakulusid.

Muudatusettepanek 14

Artikli 17 lõige 6

Euroopa Komisjoni ettepaneku tekst	Komitee muudatusettepanek
<p>6. Nõuetekohaselt põhjendatud juhtudel võib komisjon liikmesriigi taotlusel teha rakendusaktidega erandeid lõigetes 1–5 osutatud nõuetest. Erandi taotlus peab põhinema sotsiaal-majanduslikul kulude-tulude analüüsil ja koostalitlusvõimele avalduva mõju hindamisel. Erand peab vastama Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi (EL) 2016/797 nõuetele ning see peab asjakohasel juhul olema naaberliikmesriigiga või naaberliikmesriikidega kooskõlastatud ja kokku lepitud.</p>	<p>6. Nõuetekohaselt põhjendatud juhtudel võib komisjon liikmesriigi, piirkondliku omavalitsuse või pädevate asutuste rühma taotlusel teha rakendusaktidega erandeid lõigetes 1–5 osutatud nõuetest. Erandi taotlus peab põhinema sotsiaal-majanduslikul kulude-tulude analüüsil ja koostalitlusvõimele avalduva mõju hindamisel. Erand peab vastama Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi (EL) 2016/797 nõuetele ning see peab asjakohasel juhul olema naaberliikmesriigiga või naaberliikmesriikidega kooskõlastatud ja kokku lepitud.</p>

Motivatsioon

Euroopa raudteeliikluse juhtimissüsteemi (ERTMS) ei ole võimalik võrgu teatavates lõikudes õigeaegselt kasutusele võtta, eelkõige selleks vajalike suurte investeeringute tõttu. Selleks et tagada võrgustiku tõhus elluviimine määruse artiklis 6 sätestatud tähtaegade jooksul, on vaja piirata halduskoormust ja hõlbustada erandite tegemist, kui need ei mõjuta võrgu koostalitlusvõimet Euroopa tasandil.

Muudatusettepanek 15

Artikli 19 punkt g

Euroopa Komisjoni ettepaneku tekst	Komitee muudatusettepanek
<p>g) raudteede jaoks uuendusliku alternatiivkütuste tehnoloogia väljatöötamine, näiteks vesinik teelõikude puhul, mis on elektrifitseerimise nõudest vabastatud.</p>	<p>g) raudteede jaoks uuendusliku veeremitehnoloogia ja alternatiivkütuste tehnoloogia väljatöötamine, näiteks vesinik, biokütused või akutoitel töötavad rongid teelõikude puhul, mis on elektrifitseerimise nõudest vabastatud.</p>

Motivatsioon

Elektrifitseerimiskohustusest vabastatud teelõike tuleks käsitada võimalusena arendada kliimamuutuste vastu võitlemisele kaasa aitavaid uuenduslikke tehnoloogilisi lahendusi. Selleks peab Euroopa Liit võtma kasutusele tehnoloogianeutraalse lähenemisviisi ja tagama eelkõige arendatavate tehnoloogiate kliimatõhususe ja majandusliku tõhususe.

Muudatusettepanek 16

Artikli 28 lõike 1 punkt a

Euroopa Komisjoni ettepaneku tekst	Komitee muudatusettepanek
	<p>xi) kõnni- ja jalgrattateede taristu;</p>

Motivatsioon

Kvaliteetse pikamaaliikluse maanteetaristuga peab kaasnema taristu arendamine jalgrattasõiduks ja kõndimiseks, eriti linnatranspordisõlmedes.

Muudatusettepanek 17

Artikli 33 lõige 2

Euroopa Komisjoni ettepaneku tekst	Komitee muudatusettepanek
<p>2. Nõuetekohaselt põhjendatud juhtudel võib komisjon liikmesriigi taotlusel teha rakendusaktidega erandeid lõike 1 punktides a, b, c ja g sätestatud nõuetest. Erandi taotlus peab põhinema sotsiaal-majanduslikul kulude-tulude analüüsil või olema seotud konkreetsete geograafiliste või oluliste füüsiliste piirangutega, sealhulgas raudteesüsteemi puudumisega territooriumil.</p>	<p>2. Nõuetekohaselt põhjendatud juhtudel võib komisjon liikmesriigi, piirkondliku omavalitsuse või pädevate asutuste rühma taotlusel teha rakendusaktidega erandeid lõike 1 punktides a, b, c ja g sätestatud nõuetest. Erandi taotlus peab põhinema sotsiaal-majanduslikul kulude-tulude analüüsil või olema seotud konkreetsete geograafiliste või oluliste füüsiliste piirangutega, sealhulgas raudteesüsteemi puudumisega territooriumil.</p>

Motivatsioon

Selleks et tagada võrgu järjepidevus ja selle rajamine määruse artiklis 6 sätestatud tähtaegade jooksul, on oluline kohandada tehnilisi meetmeid raskustele, mida nende kohaldamine võib teatavates piirkondades põhjustada.

Muudatusettepanek 18

Artikli 35 lõike 3 viimane lõik

Euroopa Komisjoni ettepaneku tekst	Komitee muudatusettepanek
<p>Liikmesriigid konsulteerivad oma territooriumil tegutsevate kaubasaatjatega ning transpordi- ja logistikaettevõtjatega. Nad võtavad oma analüüsis arvesse konsulteerimise tulemusi.</p>	<p>Liikmesriigid konsulteerivad linnatranspordisõlmede kohalike ja piirkondlike omavalitsustega, oma territooriumil tegutsevate kaubasaatjatega ning transpordi- ja logistikaettevõtjatega. Nad võtavad oma analüüsis arvesse konsulteerimise tulemusi.</p>

Motivatsioon

Kohalikel ja piirkondlikel omavalitsustel on ulatuslik vastutus mitmeliigiliste kaubaveo terminalide ja nende TEN-T transporditaristu nõuete eest (artikkel 37) ning seepärast tuleks nendega konsulteerida, kui liikmesriigid koostavad oma mitmeliigilise kaubaveo terminalide võrgustiku tegevuskavu.

Muudatusettepanek 19

Artikli 37 lõige 5

Euroopa Komisjoni ettepaneku tekst	Komitee muudatusettepanek
<p>5. Nõuetekohaselt põhjendatud juhtudel võib komisjon liikmesriigi taotlusel teha rakendusaktidega erandeid lõigetes 1–4 sätestatud kohustustest, kui investeeringud taristusse ei ole sotsiaal-majandusliku tasuvuse seisukohast põhjendatud, eelkõige juhul, kui terminal asub ruumiliselt piiratud alal.</p>	<p>5. Nõuetekohaselt põhjendatud juhtudel võib komisjon liikmesriigi taotlusel teha rakendusaktidega erandeid lõigetes 1–4 sätestatud kohustustest, kui investeeringud taristusse ei ole sotsiaal-majandusliku tasuvuse seisukohast põhjendatud, eelkõige juhul, kui terminal asub ruumiliselt piiratud alal, eriti linnatranspordisõlmedes. Erandid peaksid olema võimalikud ka linnatranspordisõlmedes, kui turunõudlus ei võimalda kehtestatud terminalinõudeid täita.</p>

Motivatsioon

Linnatranspordisõlmedes asuvad platvormid (nagu on sätestatud artiklis 40) peavad toime tulema väga suurte territoriaalsete pingete ja piiratud ruumiga. Nende olukord raskendab teatavate artikli 37 lõigetes 1–4 sätestatud tehniliste nõuete täitmist. Seepärast tuleks eelistada selliseid linnalogistika plaane, mille elluviimine ei nõua liiga suurt laienemist.

Muudatusettepanek 20

Artikli 40 punkti b alapunkt ii ja viimane lõik

Euroopa Komisjoni ettepaneku tekst	Komitee muudatusettepanek
<p><i>selliste linnalise liikumiskeskonna andmete kogumine ja komisjonile esitamine linnatranspordisõlmede kaupa, mis hõlmavad vähemalt kasvuhoonegaaside heidet, ummikuid, õnnetusi ja vigastusi, transpordiliikide osakaalu ja liikuvusteenuste kättesaadavust ning õhusaastet ja müra. Seejärel esitatakse need andmed igal aastal;</i></p> <p>[...]</p> <p><i>Komisjon võtab hiljemalt üks aasta pärast käesoleva määruse jõustumist vastu rakendusakti, millega kehtestatakse meetodika, mille alusel liikmesriigid koguvad punkti b alapunktis ii osutatud andmeid. Kõnealune rakendusakt võetakse vastu kooskõlas artikli 59 lõikes 3 osutatud kontrollimenetlusega.</i></p>	<p><i>komisjoni iga-aastane teavitamine säästva linnalise liikumiskeskonna kavade elluviimise arengust;</i></p> <p>[...]</p>

Motivatsioon

Kuigi on mõistetav, et komisjon soovib kehtestada säästva linnalise liikumiskeskonna kavade elluviimise põhjaliku järelevalve, tundub iga-aastane andmekogumine sellises ulatuses ebasobiv. Lisaks toob andmete koostamine kaasa uuringute laviini, mis on kohalike ja piirkondlike omavalitsuste jaoks liiga koormav. Tuleks hoolitseda selle eest, et säästva linnalise liikumiskeskonna kavade koostamine ja nendega seotud näitajate ettevalmistamine ei tekitaks halduskoormust, mis on TEN-T eesmärkide saavutamiseks ebavajalik. Seepärast tehakse ettepanek lihtsustada säästva linnalise liikumiskeskonna kavade rakendamise järelevalve menetlust, säilitades siiski kohustuse anda teavet nende edusammude kohta.

Muudatusettepanek 21

Artikli 40 punkt d

Euroopa Komisjoni ettepaneku tekst	Komitee muudatusettepanek
<p>d) 31. detsembriks 2040: vähemalt ühe piisava ümberlaadimisvõimsusega mitmeliigilise kaubaveo terminali arendamine linnatranspordisõlmes või selle läheduses.</p>	<p>d) 31. detsembriks 2040: vähemalt ühe linnalogistika ja viimase kilomeetri ühenduste tagamiseks piisava ümberlaadimisvõimsusega mitmeliigilise kaubaveo terminali arendamine linnatranspordisõlmes või selle läheduses.</p>

Motivatsioon

Tundub riskantne näha ette mitmeliigiliste kaubaveo terminalide rajamine, võtmata arvesse voogude dünaamikat piirkondlikul tasandil ning reageerimata võimalikult tõhusalt ettevõtjate vajadustele, võttes samal ajal arvesse maa-ala pakutavaid ja tehnilisi võimalusi. Seepärast tehakse ettepanek rõhutada nende platvormide rolli linnalogistikas.

Muudatusettepanek 22

Artikli 44 punkt a

Euroopa Komisjoni ettepaneku tekst	Komitee muudatusettepanek
a) toetada ja edendada transpordi CO ₂ heite vähendamist heiteta ja vähese heitega sõidukitele, laevadele ja õhusõidukitele ülemineku ning muu uuendusliku ja säästva transpordi- ja võrgutehnoloogia, nagu Hyperloop, kasutuselevõtu kaudu;	a) toetada ja edendada transpordi CO ₂ heite vähendamist heiteta ja vähese heitega sõidukitele, laevadele, raudteevereemile ja õhusõidukitele ülemineku ning muu uuendusliku ja säästva transpordi- ja võrgutehnoloogia, nagu Hyperloop, kasutuselevõtu kaudu;

Motivatsioon

Euroopa rohelise kokkuleppe eesmärkide saavutamiseks tuleks tehnoloogilist innovatsiooni soodustada kõigi transpordiliikide puhul. Uuendused on võimalikud ja soovitatavad ka raudteesektoris, eelkõige tehniliste standardite rakendamisest vabastatud lõikudes.

Muudatusettepanek 23

Artikli 44 punkt a

(uus punkt)

Euroopa Komisjoni ettepaneku tekst	Komitee muudatusettepanek
	soodustada keskkonnasäästlike ja uuenduslike alternatiivide alast teadus- ja arendustegevust TEN-T tehnilistest meetmetest vabastatud piirkondades, nagu saared ja äärepoolseimad piirkonnad;

Motivatsioon

Kui määruse või taotluse alusel teatavatele piirkondadele tehtud erandid võimaldavad tagada TEN-T nõuetekohase elluviimise piirkondlike raskustega kohtades, tuleks seal soodustada alternatiivsete tehnoloogiliste või energialahenduste loomist, muutes need piirkonnad innovatsioonilaboriteks.

Muudatusettepanek 24

Artikli 52 lõige 2

Euroopa Komisjoni ettepaneku tekst	Komitee muudatusettepanek
2. Koridorifoorumi asutab ametlikult ja seda juhib Euroopa koordinaator. Asjaomased liikmesriigid lepivad kokku neis liikmetes, kes osalevad koridorifoorumil nende vastavat Euroopa transpordikoridori osa puudutavates küsimustes, ja tagavad raudteekaubaveo juhtorganite esindatuse.	2. Koridorifoorumi asutab ametlikult ja seda juhib Euroopa koordinaator. Asjaomased liikmesriigid lepivad kokku neis liikmetes, kes osalevad koridorifoorumil nende vastavat Euroopa transpordikoridori osa puudutavates küsimustes, ja tagavad raudteekaubaveo juhtorganite ning kohalike ja piirkondlike omavalitsuste, ettevõtjate, tööstuse ja TEN-T linnatranspordisõlmede esindatuse.

Motivatsioon

Piirkondlikud omavalitsused annavad märkimisväärse osa TEN-T projektide kaasrahastamisest. Lisaks on neil pädevus võrgu planeerimisel ja ühistransporditeenuste haldamisel piirkondlikul tasandil. Nad moodustavad samuti hädavajaliku kanali elanike liikuvusvajaduste edastamiseks. Seepärast tuleks nad täielikult kaasata TEN-T koridoride juhtimisse.

Muudatusettepanek 25

Artikli 52 lõige 6

Euroopa Komisjoni ettepaneku tekst	Komitee muudatusettepanek
<p>6. Euroopa koordinaator võib tööplaani ja selle rakendamise osas konsulteerida piirkondlike ja kohalike ametiasutustega, taristuettevõtjatega, transpordiettevõtjatega, eelkõige nendega, kes on raudteekaubaveo juhtorganite liikmed, tarniva tööstusega, transpordikasutajatega ja kodanikuühiskonna esindajatega. Lisaks teeb ERTMSi eest vastutav Euroopa koordinaator tihedat koostööd Euroopa Liidu Raudteeameti ja Euroopa raudtee ühissetevõttega ning Euroopa mereruumi koordinaator teeb tihedat koostööd Euroopa Meresõiduohutuse Ametiga.</p>	<p>6. Euroopa koordinaator konsulteerib tööplaani ja selle rakendamise osas kohalike ametiasutustega, taristuettevõtjatega, transpordiettevõtjatega, eelkõige nendega, kes on raudteekaubaveo juhtorganite liikmed, tarniva tööstusega, transpordikasutajatega ja kodanikuühiskonna esindajatega. Lisaks teeb ERTMSi eest vastutav Euroopa koordinaator tihedat koostööd Euroopa Liidu Raudteeameti ja Euroopa raudtee ühissetevõttega ning Euroopa mereruumi koordinaator teeb tihedat koostööd Euroopa Meresõiduohutuse Ametiga.</p>

Motivatsioon

Kõik koordinaatorid on kehtestanud mehhanismid konsulteerimiseks kõigi oma tegevuspiirkonna asjaomaste osalejatega. Seda tuleb arvesse võtta.

Muudatusettepanek 26

Artikli 53 lõige 2

Euroopa Komisjoni ettepaneku tekst	Komitee muudatusettepanek
<p>2. Tööplaani koostatakse tihedas koostöös asjaomaste liikmesriikidega ning konsulteerides koridorifoorumiga ja raudteekaubaveo juhtorganitega või horisontaalsete prioriteetide nõuandefoorumiga. Asjaomased liikmesriigid peavad Euroopa transpordikoridori käsitleva tööplaani heaks kiitma. Komisjon esitab tööplaani teavitamise eesmärgil Euroopa Parlamendile ja nõukogule.</p>	<p>2. Tööplaani koostatakse tihedas koostöös asjaomaste liikmesriikide ja piirkondlike omavalitsustega ning konsulteerides koridorifoorumiga ja raudteekaubaveo juhtorganitega või horisontaalsete prioriteetide nõuandefoorumiga. Asjaomased liikmesriigid peavad Euroopa transpordikoridori käsitleva tööplaani heaks kiitma. Komisjon esitab tööplaani teavitamise eesmärgil Euroopa Parlamendile ja nõukogule.</p>

Motivatsioon

Arvestades piirkondlike omavalitsuste rolli tööplaani rakendamisel ja selle mõju nende territooriumile, peavad nad olema kaasatud selle koostamisse.

Muudatusettepanek 27

Artikli 56 lõike 1 punkt b

Euroopa Komisjoni ettepaneku tekst	Komitee muudatusettepanek
<p>b) jätma üldvõrgust välja meresadamad ja lennujaamad, mille puhul tõendatakse, et nende viimase kuue aasta keskmine liiklusmaht moodustab alla 85 % asjaomasest künnisest;</p>	<p>b) algatama seiremenetluse iga kord enne seda, kui üldvõrgust jäetaks välja meresadamad ja lennujaamad, mille puhul tõendatakse, et nende viimase kuue aasta keskmine liiklusmaht moodustab alla 85 % asjaomasest künnisest. Seiremenetluse raames võtab komisjon tihedas koostöös pädevate asutustega arvesse kvalitatiivseid näitajaid ja mis tahes tsüklilisi tegureid, mis võivad selgitada taristu liiklusmahu vähenemist. Liiklusmahtude muutused, mis tulenevad ajutistest või erandlikest teguritest, ei õigusta võrgust väljajätmist;</p>

Motivatsioon

Võttes arvesse nii TEN-T integratsiooniga seotud investeeringuid kui ka sellega kaasnevaid positiivseid protsesse, eelkõige taristu keskkonnasäästlikumaks muutumist, peetakse paremaks vältida meresadamate või lennujaamade väljajätmist üldvõrgust. Kuna aga liiklusvoolu dünaamika pidevalt muutub, peab võrk jääma siiski kohandatavaks. Seepärast soovitatakse väljajätmise asemel pigem algatada seiremenetluse, mis võimaldab asjaomase meresadama või lennujaama dünaamikat üksikasjalikumalt hinnata, et otsustada, kas see võrgust välja jätta või mitte.

Muudatusettepanek 28

Artikkel 57

Euroopa Komisjoni ettepaneku tekst	Komitee muudatusettepanek
<p>Artikkel 57</p> <p>Avaliku ja erasektori sidusrühmade kaasamine</p> <p>Asjakohastel juhtudel järgitakse ühishuviprojektide planeerimise ja ehitamise etapis projektist mõjutatud piirkondlike ja kohalike omavalitsuste ning kodanikuühiskonna kaasamise ja nendega konsulteerimise siseriiklikke menetlusi. Komisjon edendab vastavate heade tavade vahetamist, eelkõige seoses haavatavas olukorras olevate inimestega konsulteerimise ja nende kaasamisega.</p>	<p>Artikkel 57</p> <p>Avaliku ja erasektori sidusrühmade kaasamine</p> <p>Ühishuviprojektide planeerimise ja ehitamise etapis järgitakse projektist mõjutatud piirkondlike ja kohalike omavalitsuste ning kodanikuühiskonna kaasamise ja nendega konsulteerimise siseriiklikke menetlusi. Komisjon edendab vastavate heade tavade vahetamist, eelkõige seoses haavatavas olukorras olevate inimestega konsulteerimise ja nende kaasamisega.</p>

Motivatsioon

Kohalikud ja piirkondlikud omavalitsused peavad olema juhul, kui ühishuviprojekti arendamine neid mõjutab, kaasatud selle väljatöötamisse.

Muudatusettepanek 29

V lisa punkt 4

Euroopa Komisjoni ettepaneku tekst	Komitee muudatusettepanek
<p>4. TEN-T tõhus toimimine: säästva linnalise liikumiskeskonna kavas tuleks nõuetekohaselt arvesse võtta erinevate linnameetmete mõju nii reisijate- kui ka kaubaveovoogudele üleeuroopalises transpordivõrgus, et tagada sujuv transiit, möödasõit või ühendus läbi linnatranspordisõlmede ja nende ümber, sealhulgas heiteta sõidukite puhul. Eelkõige hõlmab see meetmeid, millega vähendatakse ummikuid, parandatakse liiklusohutust ja kõrvaldatakse TEN-T liiklusvooge mõjutavad kitsaskohad.</p>	<p>4. TEN-T tõhus toimimine: säästva linnalise liikumiskeskonna kavas tuleks nõuetekohaselt arvesse võtta erinevate linnameetmete mõju nii reisijate- kui ka kaubaveovoogudele üleeuroopalises transpordivõrgus, et tagada sujuv transiit, möödasõit või ühendus läbi linnatranspordisõlmede ja nende ümber, sealhulgas heiteta sõidukite puhul. Eelkõige hõlmab see meetmeid, millega vähendatakse ummikuid, parandatakse liiklusohutust ja kõrvaldatakse TEN-T liiklusvooge mõjutavad kitsaskohad. Samal ajal tuleks TEN-T meetmetes arvesse võtta mõju piirkondlikele ja kohalikele reisijate- ja kaubaveovoogudele.</p>

Motivatsioon

See, kuidas piirkondlikud ja kohalikud reisijate- ja kaubaveovood mõjutavad transpordivooge rahvusvahelistes TEN-T koridorides, on kahesuunaline protsess, kus meetmete mõju tuleks vastastikku arvesse võtta, et tagada sujuv transpordisüsteem koos tõhusate esimese ja viimase kilomeetri ühendustega.

II. POLIITIKASOOVITUSED

EUROOPA REGIOONIDE KOMITEE

1. kiidab komisjoni ettepaneku üldist olemust. Komitee peab hädavajalikuks sellise määruse olemasolu, millega kehtestatakse Euroopa tasandil transporditaristu planeerimise strateegia. Ainult see võimaldab tagada rahuldaval tasemel ühtekuuluvuse, koordineerimise ja koostalitlusvõime;
2. leiab, et TEN-T riikidevaheline mõõde annab suurt Euroopa lisaväärtust. Kohalikud ja piirkondlikud omavalitsused tunnistavad, et piiriülesed projektid toovad nende territooriumil sotsiaal-majanduslikku kasu;
3. juhib tähelepanu Venemaa Ukraina-vastase agressiooni geopoliitilistele tagajärgedele ja vajadusele tegeleda nõrkustega Euroopa transpordisüsteemis, mis on nüüd osaliselt maailmaturust, eelkõige toiduturust, eraldatud. Komitee toetab üleeuroopalise transpordivõrgu raames tehtavate Euroopa investeeringute peatamist projektide puhul, mis hõlmavad Venemaad ja Valgevenet, kuid kutsub üles arendama paremaid raudteeühendusi Ukrainaga, eelkõige selleks, et edendada põhitoorainete transporti. Seda silmas pidades on Euroopa ühendamise rahastu eelarve kavandatav suurendamine kiiduväärt;
4. toetab TEN-T-le seatud eesmärgi ning rõhutab, et määrus annab olulise panuse kliimamuutustega võitlemisel, eelkõige toetades kõige kliimasõbralikumate transpordiliikide arendamist. Komitee rõhutab samal ajal vajadust tagada transporditaristu kohandamine kliimamuutuste mõjuga ja tekkivate uute riskidega;

Territoriaalne ühtekuuluvus

5. väljendab heameelt territoriaalse ühtekuuluvuse kinnitamise üle määruse prioriteetse eesmärgina kogu põhivõrgu, laiendatud põhivõrgu ja üldvõrgu jaoks. Komitee märgib seega, et TEN-T puhul järgitakse kaheksandas ühtekuuluvusaruandes esitatud soovitusi, et iga ELi poliitikameede peaks aitama kaasa Euroopa ühtekuuluvusele;

6. soovib komisjonil määratleda ühtekuuluvuse mittekahjustamise põhimõtte, mis võeti kasutusele kaheksandas ühtekuuluvusaruandes, et oleks võimalik jälgida selle kohaldamist TEN-T ja eelkõige ühist huvi pakkuvate projektide suhtes;
7. on seisukohal, et TEN-T peab võtma arvesse ELi piirkondade ees seisvate probleemide mitmekesisust. Komitee peab sellega seoses tervitatavaks tähelepanu pööramist maapiirkondadele, kaugetele piirkondadele, mägiapiirkondadele, hõredalt asustatud piirkondadele, äärealadele, saartele ja äärepoolseimatele piirkondadele ning juhib tähelepanu sellele, et ka piirkondades, mida need kategooriad ei hõlma, on palju erinevaid alasid ja nendega seonduvaid probleeme;
8. tuletab meelde, et territoriaalse ühtekuuluvuse eesmärgi saavutamiseks on vaja, et võrk tervikuna looks tugeva ja tõhusa ühenduse väljaspool TEN-T raamistikku asuvate teiseste transpordivõrkudega;
9. tunnistab ühiste ulatuslike tehniliste meetmete asjakohasust võrgu järjepidevuse ja koostalitlusvõime tagamiseks. Juhib aga tähelepanu sellele, et Euroopa piirkondade mitmekesisus raskendab komisjoni ettepanekus sätestatud tehniliste standardite rakendamise ajakava järgimist, eelkõige raudteelõikude minimaalse kiiruse, elektrifitseerimise ja rööpmelaiusega seotud nõuete suhtes, mille täitmine nõuaks liiga suuri investeeringuid;
10. juhib tähelepanu sellele, et põhi- ja üldvõrku kuuluvate Euroopa peamiste transporditelgede kõrval võib ka puuduvate piirkondlike ühenduste loomine anda olulise panuse piiriüleste raudteeühenduste arendamisse. Piirialade parem ühendamine suurendab tuntuvalt Euroopa ühtekuuluvust ning annab kodanikele võimaluse nautida kliimasõbralikku piiriülest liikuvust;

Juhtimine

11. toonitab, et kohalikud ja piirkondlikud omavalitsused osalevad aktiivselt transporditaristu kavandamises ja rahastamises oma territooriumil ning osa sellest taristust kuulub üleeuroopalisse transpordivõrku. Komitee nõuab seepärast nende paremat kaasamist TEN-T juhtimiskavasse, eelkõige kaasates nad täielikult koridorifoorumisse ja laiendades seeläbi neile praegu määratud vaatleja rolli;
12. märgib aga, et nendest võimalikest parandustest hoolimata järgitakse Euroopa Komisjoni ettepanekus subsidiaarsuse põhimõtet: üleeuroopaline transpordivõrk loob vaieldamatut Euroopa lisaväärtust üle liikmesriikide piiride, ühtlustades riikide, piirkondade ja linnade planeerimisalaseid jõupingutusi, eelkõige tänu linnatranspordisõlmede suuremale rollile määruse eelnõus;
13. juhib tähelepanu mitmetele näidetele piiriülestest lõikudest, kus rakendamist pärsivad poliitilise tähelepanu puudumine riiklikul tasandil, puudulik koordineerimine ja kohmakad kooskõlastamata haldusmenetlused;
14. kutsub üles TEN-T juhtimist märkimisväärselt tugevdama, et hõlbustada selle elluviimist, eelkõige puuduvate piiriüleste ühenduste puhul. Komitee väljendab sellega seoses heameelt komisjoni ettepanekute üle tugevdada koordinaatorite rolli ja soodustada riiklike kavade kooskõlastamist Euroopa poliitikaga;
15. on seisukohal, et põhivõrgukoridoride ja raudteekaubaveokoridoride ühendamine Euroopa transpordikoridorides on märkimisväärselt parandanud võrgu juhtimist ning võimaldab seda paremini koordineerida ja rakendada. Komitee on sellega seoses üllatunud, et vastavusseviimine komisjoni ettepanekus ei puuduta raudteekaubaveokoridorides asuvaid meresadamaid;

Linnatranspordisõlmed

16. tuletab meelde, et linnalise liikumiskeskonna kestlikkus koos pikamaareiside kestlikkusega on TEN-T ja laiema Euroopa rohelise kokkuleppe eesmärkide saavutamise üks põhielement;
17. rõhutab, et valitsustevahelise kliimamuutuste paneeli kolmandas aruandes nähakse linnaarengu poliitikat, sealhulgas linnalist liikumiskeskonda, võimalusena vähendada kasvuhoonegaaside heitkoguseid. Komitee juhib sellega seoses tähelepanu aktiivse liikuvuse tähtsusele ning märgib, et selle arendamine nõuab sidusat taristut linnatranspordisõlmedes;
18. märgib vajadust kehtestada säästva linnalise liikumiskeskonna kavad. Komitee on seisukohal, et nimetatud kavad aitavad tugevdada mitmetasandilise valitsemise mudelit, integreerides kohaliku ja piirkondliku tasandi liikuvuse planeerimise ja ruumilise planeerimise strateegiad üleeuroopalisse transpordivõrku;

19. juhib tähelepanu sellele, et hõredalt asustatud piirkondade ja saarepiirkondade jaoks tuleks kasutusele võtta käsitus, mis on paremini kohandatud nende eripärale;

20. teeb ettepaneku rõhutada säästva linnalise liikumiskeskonna kavade kriteeriumides paindlikkust, et neid kavu oleks võimalik edukalt integreerida olemasolevatesse kavadesse. Linnatranspordisõlmi ei tohiks koormata suuremahulise andmete esitamise ja seonduvate menetlustega. Linnatranspordisõlmede arvu kasvades tuleb ELi rahastamist sellistele sõlmedele vastavalt suurendada;

Transpordiliigid

21. tuletab meelde, et vee- ja raudteetransport on kliimasõbralikud transpordiliigid. Komitee julgustab sellega seoses neid TEN-T raames arendama;

22. tunneb heameelt raudteetaristu käsitlemisel tehtud märkimisväärsete paranduste üle. Komitee toonitab, et jõupingutusi on vaja veel teha koostalitlusvõime ja järjepidevuse parandamiseks, et saavutada Euroopa tasandil tõhus kauba- ja reisijateveo raudteevõrk;

23. tunneb heameelt TEN-T merendussamba tugevdamise üle ja eelkõige rahastamiskõlblikkuse laiendamise üle kõigile TEN-T sadamate vahelistele merealadele. See peaks hõlbustama kabotaaži arendamist, et soodustada üleminekut maanteetranspordilt meretranspordile, ning saarte ja äärepoolseimate piirkondade ühendatust;

TEN-T rahastamine

24. tuletab meelde, et TEN-T õigeaegne lõpuleviimine on kohalike ja piirkondlike omavalitsuste jaoks esmatähtis. Komitee rõhutab aga, et Euroopa ühendamise rahastu eelarve on vajaminevate summade suurust arvestades naeruväärselt väike, ning peab kahetsusväärseks, et paljudel piirkondadel on võimatu kasutada selle rahastamispuudujäägi katmiseks struktuurifonde. Samuti tuleks ühishuviprojektide majandusliku elujõulisuse hindamisel lisaks tulude ja kulude analüüsile arvesse võtta ka liikmesriikide erinevaid sotsiaal-majanduslikke ja geograafilisi tingimusi, nagu vahemaad ja liiklusmahud, ning projektide laiemat majandusmõju. Kaaluda tuleb ka liikmesriikidele kehtestatud nõuete teostatavust aja ja finantstingimuste seisukohast;

25. märgib, et valitsustevahelise kliimamuutuste paneeli kolmandas aruandes soovitatakse edendada kliima seisukohalt tõhusamaid liikuvusvalikuid. Komitee peab seepärast kahetsusväärseks, et puudub mehhanism, mis stimuleeriks üleminekut kõige kliimasõbralikumatele transpordiliikidele;

26. toonitab, et on hädavajalik rahaliselt toetada TEN-T hooldamist kogu projektide kestuse vältel ning tagada transporditaristu rahastamise pikaajaline jätkusuutlikkus;

Pikamaa ja piiriülese raudtee-reisijateveo edendamise tegevuskava

27. väljendab heameelt selle üle, et tegevuskavas julgustatakse looma ühtne Euroopa raamistik ning kõrvaldama piiriüleste ja pikamaa raudteeteenuste allesjäänud tõkked;

28. rõhutab öörongide keskset rolli tegevuskava eesmärkide saavutamisel;

29. on seisukohal, et pikamaa ja piiriülese raudtee-reisijateveo edendamine nõuab stiimulite ja rahastamisvahendite väljatöötamist Euroopa tasandil ning lennutranspordiga võrdsete tingimuste tagamist;

30. rõhutab kohalike ja piirkondlike omavalitsuste huvi nende eesmärkide saavutamise vastu. Komitee jälgib seepärast tähelepanelikult komisjoni kavandatud seadusandlikku ettepanekut, mille eesmärk on hõlbustada rongipiletite kasutamist reisijate jaoks.

Brüssel, 11. oktoober 2022

*Euroopa Regioonide Komitee
president*

Vasco ALVES CORDEIRO